BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 12 lutego 1934 r. | NR. 4

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska, tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 5,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

W dniu 10 lutego czciliśmy 14-tą rocznice objęcia przez Polskę w posiadanie wybrzeża Morza Polskiego. Dla upamiętnienia tej rocznicy odsłonięty został na Oksywiu pomnik ku uczczeniu zwycięstwa pod Oliwą w dniu 23-go listopada r. 1627, wzniesiony staraniem i z funduszów, zebranych pośród oficerów, podoficerów i szeregowych Marynarki Wojennej.

Wydawnictwo Biuletynu ze swej strony pragnąc podnieść wagę dnia tego, podaje na czele numeru niniejszego wstęp do pracy Prezesa Komisji Morskiej Izby p. Juljana Rummla o zasadach administracji portu w Gdyni, p. t. Polska a Bałtyk, który ilustruje historyczne lotu polskiej myśli o stworzeniu własnego portu na Bałtyku i jest zarazem podkreśleniem dziejowego znaczenia chwili obecnej oraz przypomnieniem konieczności stałego i wytrwałego pielęgnowania idei morskiej w Polsce Odrodzonej i nieustawania w wysiłkach, dla ugruntowania tej idei czynionych.

POLSKA A BAŁTYK.

Budując Gdynię, nie poraz pierwszy Polska usiłuje uniezależnić się pod względem wolnego dostępu do morza.

Stefan Batory, gdy Gdańsk nie chciał się podporządkować interesom Rzeczypospolitej, zaczął rozbudowywać port w Elblągu, zamierzając osuszyć Leniwkę (Martwą Wisłę), by główne koryto Wisły skierować ku Elblągowi. Ruch handlowy skierował się na ten nowy port.

Zagrożony Gdańsk zwrócił się o pomoc do Danji. Przyszła eskadra duńska, Polska jej swej floty przeciwstawić nie mogła, Elbląg został zniszczony i zrabowany, dojście do niego zasypane i już nigdy do większej roli się nie podźwignął. Obecnie tylko często tam spotykane nazwiska polskie świadczą, że ongiś to miasto było w ścisłych stosunkach z Polską.

Dymitr Solikowski pisał po nieudanej próbie podporządkowania Gdańska interesom Rzeczypospolitej:

„W ciele człowieczem oko jest członek najważniejszy ale najszlachetniejszy, tego gdy niemasz człowiek wszystek stawa się niepotrzebnym bałwanem. Tak i Korona, dawszy sobie skazić port gdański, to oko, którem patrzy na wszystek świat, nic ci innego będzie, jeno gburstwo (niewola) a oractwo cudze, a ku temu niedostatek o grosz (wówczas będzie). Widzimy teraz z jakim interesem (na jak wysoki procent) pieniędzy (ludzie ledwo) dostawają, bo owdzie się skaziło, gdzie były wrota majętności naszych (w Gdańsku), nic nie przybywa, a przedsię na każdy rok jednako wszystkiego z Polski ubywa"

Później, za Króla Władysława IV, powstała myśl o stworzeniu portu na Helu.

W starym pamiętniku czytamy:

„Tutaj (na Helu) Król zbudował port tak wielki, że dobrej obsady miasto w nim być może i nam urzędnikom swe place podzielił i chce aby tam nowa Genua była. Jakoż hał bardzo dobry. Ale to miejsce bardzo gdańszczan boli i nie wiedzą, co z tem czynić, właśnie im jest jako ołtarz przeciw ołtarzowi".

Lecz szybko się zorjentowali, co z tem czynić należy.

„Po stronie Gdańska opowiedział się Król Duński i wysłał swoją flotę na pomoc, która w nocy 1/2 grudnia 1637 napadła na cztery okręty królewskie i dwa zajęła (z dwóch pozostałych jeden uratował się ucieczką, drugi zaś zginął), — przez co wszystkim statkom cudzoziemskim otworzyła port Gdański.“

Współczesny pamiętnikarz zapisał: „cóż mogły dokazać polskie kopje na morzu w braku okrętów“.

„Gdańszczanie poprzestali na tem, że dla rozpogodzenia Króla dali mu na odczepne pewne sumy pieniędzy, a Danja zwróciła dwa okręty królewskie“.

Tam, gdzie nowa Genua być miała, widzimy dziś tylko wydmy piaszczyste, a morze i stare sosny śpiewają smętną pieśń o niedoszłych planach tych Polaków, którzy lepiej od innych rozumieli, że tylko kontakt bezpośredni z życiodajnem morzem może zapewnić niezawisłość Państwa i rozwój gospodarczy narodu.

Państwo Polskie, bez oparcia o morze, nie znalazłszy w sobie dość sił i woli, aby stanąć mocno nad morzem, przestało istnieć.

Po pierwszym rozbiorze, Polska, zupełnie od Morza odcięta, próbuje jeszcze stworzyć port na małym skrawku jeszcze pozostałego wybrzeża w Połądze. Lecz Państwo jest już za słabe aby przeciwstawić się wrogim jej wówczas siłom i ta inicjatywa upada. —

Natomiast w końcu w. XVIII Prusy zaczęły budować kanał Bydgoski, który miał skierować handel polski, który szedł dotąd Wisłą na Gdańsk — na porty niemieckie.

Jeszcze raz, już za Królestwa Kongresowego, Polska chce otworzyć sobie drogę do morza. Rozpoczęto budowę kanałów, mających połączyć Polskę z portem Windawą. Lecz interwencja Prus spowodowała zaniechanie budowy. — Jeszcze niedawno żyli ludzie, którzy widzieli porzucone materjały, zwiezione dla budowy tego kanału. Prawdopodobnie obecnie z tych kamieni nie pozostało i śladu.

Przeszło sto lat.

I znowu przyszli Polacy nad morze, i znowu zaczęli budować swój port, który ma uniezależnić ich kraj i położyć podwaliny pod dobrobyt narodu.

Niech nauki przeszłości nam będą wskazówką, jak postępować i co czynić należy, aby naszą Gdynię zachować dla wielu pokoleń polskich, — i nie dopuścić do tego, aby jakiekolwiek względy uboczne mogły wpłynąć na zahamowanie rozwoju tego jedynego na terytorjum Polski portu.

Od zrozumienia przez społeczeństwo polskie istoty odwiecznej walki Polski o morze, od ustosunkowania się do problemu portu w Gdyni zależy dalszy bieg naszej historji.

ROZBUDOWA GDYNI W ROKU 1933.

Ubiegły rok 1933 zapisany być winien w historji rozbudowy Gdyni jako rok przełomowy i rok ważkich dla losów przyszłego naszego wielkiego miasta portowego poczynań.

Przedewszystkiem budownictwo prywatne, ów miernik siły i nastrojów w życiu gospodarczem, wykazuje na terenie Gdyni uintensywnienie, wyraźne ruszenie z martwych punktów kryzysowego zastoju.

Najwyraźniej widać to z powyższego zestawienia z okresu ostatnich 3-ch lat.

ROK	Budynków rozpoczęto	Budynków ukończono	w tem mieszk.	w tem przem.	Ogólna kub. m³	Ogółem mieszk.	Koszt
1931	80	15	62	18	341.700	1054	17.837.600
1932	170	132	141	29	175.800	496	6.746.450
1933	336	155	289	47	257.717	631	7.112.018

Powyższe porównawcze cyfry wskazują, że w roku 1932 wzrósł ruch budowlany w stosunku do roku 1931 dwukrotnie, jak również że w roku 1933 w stosunku do poprzedniego roku wzrost liczby rozpoczętych budynków wynosi znów 100%. Ponadto z porównania kosztów budowy widać, że w latach tych przeważa typ domów mniejszych 1-o i 2-u rodzinnych.

Zestawienie kosztów budowy rozpoczętych 80-ciu domów w roku 1931 (17.837.000 zł) z kosztami budowy 336 domów w roku 1933 (7.112.018,— zł) wydaje się nieco dziwnem tak długo — zanim nie uświadomimy sobie faktu, że wśród tych 80-ciu domów z r. 1931 — jest dużo wielkich bloków Zakładów Ubezpieczeń Społecznych, które w owym czasie budowano. Pozatem przeciętne koszta budowy 1 m³ budynku w r. 1931 były większe niż w r. 1933.

Powyższe zjawiska tłumaczy się rozpoczęciem w tym okresie akcji budowlanej przez Towarzystwo Budowy Osiedli Sp. Akc. w Gdyni na własnych terenach: Działek Leśnych, Redłowa i Witomin, stanowiących dzielnice m. Gdyni. Towarzystwo to jest przedsiębiorstwem czysto miejskiem, powołanem do parcelacji terenów budowlanych oraz ich zabudowy. Cyfry powyższe m. in. świadczą i o rozwoju Towarzystwa oraz powodzeniu prowadzonej przezeń akcji.

Rok 1934 zapowiada się jeszcze lepiej, budownictwo prywatne ożywia się także i w śródmieściu.

Bank Gospodarstwa Krajowego pod wrażeniem tego ożywienia i widząc pozytywne wyniki swej dotychczasowej polityki kredytowej na terenie Gdyni, obiecuje pójść dalej w swej akcji pomocy, udzielając w r. 1934

kredytów także na budowę domów czynszowych w śródmieściu.

Poza rozwojem budownictwa prywatnego, zanotować wypada, że władze Państwowe i Samorząd Miejski poczyniły w r. 1933 bardzo poważne kroki w kierunku uporządkowania, nieco dotychczas zaniedbanej na tutejszym terenie, dziedziny administracji technicznej.

Komisarjat Rządu w Gdyni opracował w r. 1933 szereg przepisów i regulaminów wypełniających luki w dotychczasowych przepisach miejscowych, upraszczających szereg czynności i koordynujących funkcjonowanie poszczególnych komórek złożonego aparatu administracji technicznej.

Również w r. 1933 Komisarjat Rządu przystąpił do sporządzenia planów zabudowania t. zw. „Wielkiej Gdyni".

O palącej potrzebie opracowania tych planów nie warto się rozwodzić, wystarczy wskazać, że dotychczas Gdynia się rozbudowywała na podstawie zlepka fragmentarycznie opracowanych planów zabudowania i parcelacyjnych poszczególnych terenów. Na 1500 hektarów objętych sferą mieszkaniowych zainteresowań Gdyni — zatwierdzone dotychczas plany zabudowania obejmują zaledwie około 200 ha.

Jak widać więc wyniki pracy nad rozbudową miasta Gdyni w roku 1933 są bardzo poważne.

WĘGIEL POLSKI W ANGLJI I ANGIELSKI W POLSCE.

Import węgla polskiego do Anglji, który miał miejsce ostatnio, mimo iż obejmował nieznaczne transporty i ograniczał się do sporadycznych wypadków zapotrzebowania pewnego gatunku węgla, wywołał oburzenie nie tylko sfer gospodarczych angielskich, ale również protesty społeczeństwa, zaniepokojenie opinji publicznej, ostrą kampanję prasową, a nawet dłuższą dyskusję w Izbie Gmin. Pod naciskiem „vox populi" władze portowe w Londynie wyszukały nawet jakieś stare przepisy, za pomocą których starano się utrudnić wyładunek węgla polskiego. — Żywa reakcja społeczeństwa angielskiego na wszelkie niekorzystne czy też nawet absurdalne, jak twierdzą Anglicy, objawy w handlu zagranicznym kraju dowodzi wysokiego poziomu znajomości zagadnień ekonomicznych oraz zainteresowania się niemi ze strony szerokich kół społeczeństwa. Pod naciskiem opinji publicznej rząd oraz władze zmuszone są reagować i w miarę możliwości usuwać objawy niekorzystne dla interesów gospodarczych kraju.

U nas tymczasem, mimo, iż fakt importu obcego węgla jest również anormalny, jak w Anglji i tak samo, o ile nie więcej, szkodliwy dla naszych interesów gospodarczych, przechodzi się nad tem już od kilku lat do porządku dziennego.

Import węgla angielskiego do Polski wynosił w 1932 roku 74.181 ton, a w 1933 roku — 92.076 ton. Import ten kieruje się zasadniczo do Gdańska, nie mniej jednak, jak powszechnie wiadomo, poważne ilości węgla angielskiego, rozchodzą się również po całem Pomorzu, docierając aż do Torunia i Bydgoszczy.

Import węgla angielskiego na Pomorze jest przedewszystkiem wynikiem zbyt wysokich cen węgla polskiego na tutejszym terenie, spowodowanych nadmiernemi kosztami przewozu kolejowego. Sprawa obniżenia taryf kolejowych na przewóz węgla dla Pomorza (co wyrugowałoby równocześnie import węgla angielskiego), stanowi już od szeregu lat najważniejszy i zawsze aktualny postulat sfer gospodarczych Pomorza, który dotychczas mimo licznych i usilnych zabiegów tak ze strony Izby Przemysłowo-Handlowej, jak i branżowych organizacyj gospodarczych nie został przez czynniki kompetentne uwzględniony.

W roku ubiegłym obniżono taryfę na przewóz węgla dla Kresów Wschodnich oraz dla Małopolski Wschodniej, okręgów bardzo słabo uprzemysłowionych, pominięto natomiast przy powyższej reformie taryf Pomorze, mimo że względy gospodarcze przemawiają raczej za ulgami dla tutejszego okręgu bardziej uprzemysłowionego i zmuszonego sprowadzać, na skutek zbyt wysokich cen węgla górnośląskiego, węgiel angielski. Import tego węgla powoduje: dezorganizację handlu hurtowego węglem na Pomorzu, sprawiając, iż poszczególne przedsiębiorstwa przemysłowe zaopatrują się w węgiel w Gdańsku, zamiast w lokalnych składnicach, rozgoryczenie wśród przemysłowców, którzy nie chcą lub nie mogą zaopatrywać się w węgiel angielski oraz straty tak dla naszego przemysłu węglowego, jak i dla kolei, które w przewozie węgla angielskiego zupełnie udziału nie biorą. — Węgiel angielski przewożony jest bowiem, jak wiadomo, samochodami lub też drogą wodną.

Wysoki poziom cen węgla na Pomorzu, wywołany zbyt wysokiemi frachtami kolejowemi, jest jednym z zasadniczych powodów obecnego zastoju i bezrobocia w przemyśle na tutejszym terenie, gdyż nie pozwala obniżyć i dostosować do aktualnych warunków koszty produkcji większości placówek przemysłowych. Ten stan rzeczy odbija się również fatalnie na eksporcie, gdyż w całym sze-

regu wypadków eksport wyrobów przemysłowych jest uniemożliwiony na skutek zbyt wysokich kosztów własnych produkcji spowodowanych wysoką ceną węgla. Często również fabryki tutejsze nie mogą konkurować zagranicą z wyrobami fabryk obcych, opierających swoją produkcję na tanim eksportowym węglu polskim.

Dla lepszej ilustracji poruszonego zagadnienia importu węgla angielskiego na Pomorze, podajemy poniżej spis miejscowości, do których w roku ubiegłym importowano węgiel angielski oraz wykaz ilości tego węgla, przewiezionych na polski obszar celny w poszczególnych miesiącach r. 1933:

Wykaz ważniejszych miejscowości, do których importowano węgiel angielski w r. 1933:

Gdynia	Kościerzyna
Tczew	Lubawa
Wejherowo	Rożental
Starogard	Nowe
Pelplin	Tuchola
Puck	Grudziądz
Chojnice	Toruń

Import węgla angielskiego w r. 1933 na polski obszar celny.

luty	—	8.022	ton
marzec	—	3.039	„
kwiecień	—	8.473	„
maj	—	7.250	„
czerwiec	—	4.500	„
lipiec	—	3.190	„
sierpień	—	8.606	„
wrzesień	—	9.505	„
październik	—	8.653	„
listopad	—	6.727	„
grudzień	—	24.091	„

ZJAZD ZWIĄZKU IZB PRZEMYSŁOWO-HANDLOWYCH.

Ogólne Zebranie Związku Izb Przemysłowo-Handlowych odbyło się, na zaproszenie Izby Przemysłowo-Handlowej w Krakowie, w Zakopanem dnia 2 lutego br.

W dniu 1 lutego reprezentanci Izb zwiedzili Zakłady Przemysłowe w Mościcach, gdzie p. Minister Kwiatkowski wygłosił referat o produkcji Zakładów w Mościcach i ich ekspansji eksploatacyjnej w dziedzinie produkcji nawozów sztucznych. P. Min. Kwiatkowski wydał na cześć Gości przyjęcie, w czasie którego poruszono szereg spraw gospodarczych.

Porządek dzienny zebrania Związku Izb obejmował w pierwszym rzędzie sprawy turystyczno-uzdrowiskowe przyczem interesujący referat wygłosił Prez. Związku Uzdrowisk Polskich Dr. Kaden z Rabki, w którym wskazał drogi i konieczności usprawnienia akcji zmierzającej w kierunku popierania ruchu obcokrajowców, jako ważkiej pozycji naszego bilansu płatniczego.

Przy tej sposobności omówiono projekt ustawy turystycznej oraz wnioski Izby Warszawskiej w sprawach polityki turystycznej wogóle. Łącznie z tym tematem przedstawiła Izba Warszawska referat, dotyczący rozwoju motoryzacji kraju oraz sprawy komunikacji osobowej i towarowej pojazdami mechanicznemi. Z referatu Izby wynika, że Polska pod względem ilości samochodów przypadających na 1 mieszkańca zajmuje przedostatnie miejsce w krajach europejskich — w r. 1933 — 1.271 osób na 1 pojazd mechaniczny podczas gdy we Francji, zajmującej 1 miejsce w Europie 1 samochód przypada na 25 osób, w Niemczech 1 samochód na 100 osób, na Litwie nawet 1 samochód na 1.159 osób, z krajów pozaeuropejskich w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej 1 samochód przypada na 5 osób, w Unji Australijskiej 1 samochód na 12 osób, w Egipcie 1 samochód na 496 osób, w Japonji 1 samochód na 685 osób.

Wedle danych statystycznych z roku 1933 na całym obszarze Polski zarejestrowano samochodów osobowych i ciężarowych 25.796, gdy w roku 1931 było zarejestrowanych 38.700 samochodów. Wynika z tego, że w przeciwieństwie do innych krajów, motoryzacja Polski cofnęła się poważnie wstecz. Wpłynęły na to fatalny stan dróg, opodatkowanie na fundusz drogowy, wysokość stawek celnych na samochody importowane oraz wysokie koszty nabycia samochodów, wyprodukowanych w kraju.

W związku z tym referatem Związek Izb uchwalił szereg rezolucyj, które w formie wniosków przedstawione zostaną miarodajnym czynnikom. Wnioski te dotyczą sprawy zwiększenia i potanienia produkcji samochodów w kraju, co musi pociągnąć za sobą odpowiednie nastawienie przemysłu metalowego i hutniczego. Dalej odnośnie do koncesjonowania linij autobusowych Związek Izb uchwalił przedstawić władzom wniosek o przedłużenie terminów wejścia w życie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o koncesjonowaniu linji autobusowych, gdyż ze względu na wielką ilość podań władze wojewódzkie nie byłyby w stanie do 1 kwietnia br. dotyczących wniosków załatwić.

Następnie rozważane były sprawy socjalne. w szczególności spółdziałanie Związku Izb przy wprowadzaniu w życie ustawy scaleniowej, ponieważ ustawa ta nastręcza cały szereg wątpliwości i zawiera w technice wykonania zawikłaną formalistykę, którą wyjaśnić mogą dopiero rozporz. wykonawcze, Związek Izb zastrzegł sobie współdziałanie przy opracowywaniu tych przepisów. Na razie Związek Izb postanowił wydać dla zainteresowanych firm przemysłowych i handlowych praktyczne pouczenia

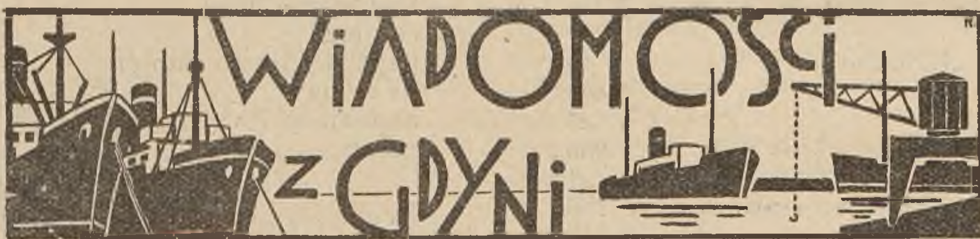
w celu uchronienia ich, przynajmniej w pierwszym czasie przed skutkami przewidzianych w ustawie sankcyj karnych.

W odniesieniu do skarbowości Związek Izb uchwalił jednolite postępowanie wszystkich Izb przy wydawaniu opinji przez Izby w zakresie podatku przemysłowego, w szczególności przy ustalaniu pojęcia partji na żądanie władz i sądów. Rozważano również kwestje z zakresu polityki handlowej i koncesyjnej monopoli państwowych. W tej dziedzinie Związek Izb zaproponował szereg zmian dotyczących zwiększenia rabatów w celu ułatwienia handlu artykułami monopolowemi.

W dniu 1 lutego odbyło się posiedzenie komisji polityki kompensacyjnej oraz międzyizbowej komisji dla obrotu towarowego, na posiedzeniach tych przyjęto szereg wniosków o przyznawaniu premij eksportowych oraz uchwalono powołanie do życia Rady polityki kompensacyjnej, w skład której wchodzić będą delegaci wszystkich 11 Izb Przemysłowo-Handlowych oraz po 3 delegatów zrzeszeń gospodarczych, tj. Centralnego Związku Przemysłu Polskiego, Stowarzyszenia Kupców polskich oraz Centrali Związku Kupców. Do zadań Rady należeć będzie wydawanie opinji na wezwanie władz lub z inicjatywy członków Rady we wszystkich sprawach związanych z obrotem kompensacyjnym, a szczególnie z bilateralnemi rozrachunkami dewizowemi, premjowaniem wywozu z funduszów eksportowych, obciążeniem importu na rzecz tych funduszów i działalnością towarzystw kompensacyjnych. Do wykonania zadań Rady Polityki kompensac. powołana została delegatura Rady Polityki kompensacyjnej przy Związku Izb. Do zadań delegatury należeć będzie analiza obrotów kompensacyjnych wszelkiego typu, kontrola dokumentów handlowych, zaświadczeń, związanych z obrotem kompensacyjnym, zlecona Związkowi Izb Przemysłowo - Handlowych przez Ministra Przemysłu i Handlu, i wreszcie opracowywanie i przedkładanie wniosków Radzie Polityki kompensacyjnej i prowadzenie sekretarjatu Rady.

Powyższe organizacje powołane zostały do życia w miejsce dotąd istniejącej międzyizbowej Komisji Polityki kompensacyjnej.

Izbę naszą na Zjeździe w Zakopanem reprezentował Dyrektor Izby p. Henryk Krupski.



SPRAWA ARBITRAŻU BAWEŁNY.

Po szeregu wysiłków i prac w roku ubiegłym osiągnięto to, że całkowite zapotrzebowanie przemysłu włókienniczego polskiego pokryte zostało przez import bawełny drogą morską przez Gdynię, a nawet część bawełny skierowano przez port Gdyński do innych państw, w szczególności do Czechosłowacji. W roku 1933 import bawełny przez Gdynię wyniósł 77.733 tony. W ten sposób eksporterzy amerykańscy zainteresowani zostali Gdynią, jako poważnym ośrodkiem przeładunku bawełny. W związku z tym faktem Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni uznała za wskazane zaprosić do Gdyni Generalnego Przedstawiciela amerykańskich eksporterów bawełny, p. Franklina Lindsay celem omówienia z nim szeregu ważnych zagadnień, związanych z importem do Polski bawełny. P. Lindsay przyjął to zaproszenie i w dniu 1 bm. przybył z Bremy do Gdyni. Podczas odbytej z nim konferencji, w której wzięli udział przedstawiciele stron zainteresowanych w imporcie i handlu bawełną omówiono całokształt tych zagadnień, a w szczególności rozważono sprawę zorganizowania w Gdyni własnego arbitrażu. Jak wynikło z dyskusji, pomimo skomplikowania tej sprawy, spodziewać się można, że zostanie ona w sposób odpowiadający interesom Gdyni załatwiona.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W STYCZNIU RB.

Obroty towarowe portu gdyńskiego z zamorzem osiągnęły w styczniu r. b. liczbę 525.729 t., co wobec grudnia r. ubiegłego stanowi zniżkę o 9.607 t., natomiast w porównaniu ze styczniem r. ubiegłego wyraża się zwyżką o 111.736 t. Z ogólnej sumy obrotów zamorskich 70.565 t. przypada na przywóz i 455.164 t. — na wywóz. Spadek obrotów styczniowych w r. b. wobec grudniowych r. ubiegłego, czy też zwyżka tychże w zestawieniu z tym samym miesiącem r. zeszłego odnosi się w pierwszym wypadku głównie do wywozu, a w drugim — do obu pozycyj, t. j. importu i eksportu.

Analizując przywóz, należy stwierdzić, że utrzymał się on w normach grudniowych. Mimo, że niektóre pozycje przywozowe wykazują w styczniu znaczny spadek, jak np. owoce świeże 2.209 t. (4.313 t.), fosforyty — 1.523 t. (5.825 t.)

Spadek ten skompensowany został wzrostem innych pozycyj, jak owoce suszone oraz artykuły kolonjalne, śledzie, nasiona oleiste — 5.086 t. (3.373 t.), ruda żelazna, piryty oraz złom żelazny — 21.975 t. (17.940 t.) i inne.

Spadek wywozu tłumaczy się głównie obniżeniem eksportu węgla — 382.808 ton (401.931 t.), cukru — 4.525 t. (6.370 t.) i makuchów — 1.845 t. (4.065 t.). Inne towary jak drzewo tarte i okrąglaki oraz papier wykazują spadek nieznaczny. Częściowem wyrównaniem spadku wywozu towarów wyżej wymienionych jest zwiększenie się pozycyj takich towarów, jak bekony, węgiel bunkrowy — 17.533 t. (11.360 t.), koks — 12.865 t. (3.320 t.), szyny kolejowe — 3.280 t. (1.844 t.) i cynk — 1.294 t. (791 t.), a także ukazanie się nowych jak melasa — 8.730 t.

Szczegółowy pogląd na zamorskie obroty towarowe w styczniu r. b. daje następujące zestawienie:

Import (w tonach)

owoce świeże	2.209
owoce suszone	1.126
orzechy i migdały	89
korzenie	107
kawa, kakao, herbata	1.228
tytoń	238
napoje alkoholowe	3
śledzie	3.483
fosforyty	1.523
żużle Thomasa	1.000
sadze	221
tłuszcze zwierzęce surowe	780
skóry	2.589
nasiona oleiste różne	5.086
oleje i smary	167
żywica	122
kauczuk	532
wyroby gumowe	257
tłuszcze i oleje roślinne	310
asfalt	6
garbniki	1.002
farby	49
ruda żelazna	2.329
piryty	5.587
złom żelazny	21.975
miedź	544
cyna	5
metale różne	310
wyroby stalowe i żelazne	284
maszyny, aparaty i części	511
samochody, motocykle i części	16
szmaty	407
celuloza	450
papa, tektura i papier	1.318
bawełna	8.656
juta	921
len, konopie, siszal i t. d.	58
wełna	3.561
różne	1.506
Razem:	70.565

Eksport (w tonach)

mąka ryżowa	185
cukier	4.525
napoje alkoholowe	9
bekony	2.042
wędliny	199
ptactwo bite	90
jaja	271
makuchy	1.845
melasa	8.730
skóry	11
deski i łaty	11.208
bale i słupy	1.016
wyroby z drzewa	70
klepki	34
dykty	407
meble gięte	137
wyroby koszykarskie	23
węgiel eksportowy	382.808
węgiel bunkrowy	17.533
koks	12.865
soda	276
salmiak	20
biel cynkowa	132
szyny kolejowe	3.280
wyroby stalowe i żelazne	706
cynk	1.294
blacha cynkowa	237
celuloza	376
papa, tektura i papier	1.527
bawełna	166
materjały i wyr. włókniste	278
różne	2.864
Razem:	455.164

Ruch statków w styczniu r. b. uległ wprawdzie pewnemu spadkowi pod względem ilości, natomiast wykazał zwyżkę jeśli chodzi o tonaż statków. Dowodzi to faktu, że w miesiącu sprawozdawczym zawijały do Gdyni większe okręty, niż w grudniu roku ubiegłego.

Zawinęło w okresie sprawozdawczym do portu gdyńskiego 336 statków o pojemności 311.381 t. r. n. wobec 370 statków o tonażu 314.682 t. r. n., wyszło z portu natomiast 339 statków o tonażu 321.378 t. r. n. wobec 367 statków o pojemności 308.746 t. r. n. w grudniu r. ubiegłego. W porównaniu ze styczniem roku ubiegłego ruch statków wykazał zwyżkę: na wejściu o 25 statków o tonażu 66.817 t. r. n. i na wyjściu o 39 statków o pojemności 90.445 t. r. n.

Ruch statków w miesiącu styczniu r. b. ilustruje dokładnie następujące zestawienie:

	Na wejściu		Na wyjściu	
	ilość statk.	t. r. n.	ilość statk.	t. r. n.
Polska	34	32.978	34	39.891
W. M. Gdańsk	—	—	1	938
Anglja	9	17.028	9	17.028
Czechosłowacja	3	665	3	665
Danja	43	24.735	39	26.715
Estonja	10	5.611	8	6.104
Finlandja	13	16.094	12	14.624

Francja	—	—	—	—
Grecja	7	18.423	6	15.071
Holandja	11	10.128	11	5.711
Kanada	1	3.282	—	—
Łotwa	6	7.464	7	8.903
Niemcy	63	45.043	66	49.482
Norwegja	30	30.100	31	30.404
Panama	1	3.071	1	3.071
Stany Zj. A. P.	7	22.328	7	22.328
Szwecja	98	74.433	104	80.445
Razem:	336	311.381	339	321.378

Kolejność bander ukształtowała się w styczniu w sposób następujący: pierwsze miejsce zajęła Szwecja, drugie — Niemcy, trzecie — Polska, czwarte — Norwegja, piąte — Anglja i t. d. aż wreszcie miejsce ostatnie zajęło W. M. Gdańsk.

Ruch pasażerski w okresie sprawozdawczym przedstawia się następująco: przyjechało do Gdyni ogółem 98 osób, w tem z Anglji — 34, Argentyny — 4, Danji — 18, Finlandji — 24, Holandji 7, Portugalji — 2, St. Zjedn. Am. — 3 i Szwecji — 6; wyjechało natomiast 320 osób, w tem do Anglji — 132, Danji — 1, Finlandji — 22, Litwy — 4, Niemiec — 1 i Stanów Zjednocz. Am. — 160.

Ogólny zatem ruch pasażerski osiągnął w styczniu r. b. liczbę 418 osób wobec 283 osób w grudniu r. ubiegłego. W porównaniu do stycznia r. ubiegłego, ogólny ruch pasażerski w styczniu r. b: wzrósł o 87 osób.

POŁOŻENIE GOSPODARCZE GDYNI W STYCZNIU 1934 R.

W pierwszym miesiącu roku 1934 w gospodarczem położeniu Gdyni zmian poważniejszych nie było. Tak, jak i w grudniu upadłości ani też nadzorów sądowych nie ogłoszono. Na rynku pieniężnym naogół zmiany zasadnicze również nie zaszły. Ilość protestów zmniejszyła się o 99, sumarycznie jednak wzrosła o zł 7.671,08, osiągając sumę zł 145.744,08 zwiększyła się bardzo poważnie podaż dewiz i walut zagranicznych, mianowicie gdy w grudniu z. r. 5 instytucyj kredytowych w Gdyni skupiło łącznie walut zagranicznych na sumę zł 3.882 tys., to w styczniu r. b. skup walut wykazał się w sumie zł 5.971 tys., co stanowi wzrost o blisko 2.100 tys. złotych. Wzrost podaży dewiz głównie tłumaczy się realizacją czeków na Londyn ze strony Polskiej Agencji Eksportu Drewna.

Wkłady w instytucjach bankowych rejonu gdyńskiego większych zmian nie wykazały.

Stan bezrobocia uległ dalszemu pogorszeniu, mianowicie wedle danych Państwowego Urzędu Pośrednictwa Pracy bezrobocie wzrosło w styczniu o 1.448 osób osiągając liczbę 8.221 osób, z czego na okręg gdyński przypada 3.460 osób, zaś na okręg wejherowski 4.761 osób W Gdyni nastąpiło zwiększenie bezrobotnych o 719 osób, zaś w okręgu wejherowskim o 729 osób.

ROBOTY PRZY BUDOWIE PORTU W STYCZNIU 1934 R.

W związku z nastaniem sezonu zimowego, połączonego z zamarznięciem gruntu, morskie roboty budowlane tak czerpalne, jak i drogowe, zostały przerwane. Przerwa ta trwa normalnie do pierwszych dni kwietnia.

W zakresie budowy magazynów zakończono układanie podłóg i wykonanie posadzki betonowej w magazynie bawełnianym N. 7.

W zakresie budownictwa prywatnego w porcie zakończono budowę budynku biurowego Banku Gospodarstwa Krajowego przy ul. Stanów Zjednoczonych w strefie wolnocłowej.

RYNEK FRACHTOWY GDYNI W STYCZNIU 1934 R.

W ubiegłym miesiącu panowało na rynku frachtowym gdańsko-gdyńskim dość znaczne ożywienie, mimo że zazwyczaj corocznie zaznacza się w tym sezonie pewien zastój. Stawki frachtowe mimo to miały stale tendencję zniżkową i wydaje się, że swoją dolną granicę osiągną w lutym, gdyż nowe ładunki, zarówno zboża jak też i drewna, znajdują się na rynku w bardzo ograniczonej ilości. Już w styczniu poziom stawek frachtowych był znacznie niższy od stawek, płaconych dotychczas, a towarzystwa okrętowe akceptowały oferty frachtujących jedynie po to, aby utrzymać swoje statki w ruchu, w nadziei, że na wiosnę stawki powrócą do normalnej wysokości.

ANGLJA. Zafrachtowano cały szereg statków trampowych. Znane są następujące kontrakty, zawarte z Gdańska do Londynu:

1 estoński statek 300 std. dla ładunku drewna twardego, 1 łotewski statek 600 std. dla mieszanego ładunku drewna, 1 duński statek 700 std. dla mieszanego ładunku drewna, 1 fiński statek 350 std. dla mieszanego ładunku drewna, 2 niem. statki po 240 std. każdy dla mieszanego ładunku drewna i zboża.

Stawki frachtowe, płacone w poszczególnych wypadkach, wahały się w granicach od sh. 26/6 do 27/— za std. drewna miękkiego na warunkach „Baltwood net", za ładunki obrzynanego drewna twardego płacono sh. 40/—, nieobrzynanego 45/— za std. na warunkach „Baltwood net".

Z przeznaczeniem do Hull zafrachtowano następujące statki:

1 niem. statek 600 std. dla mieszanego ładunku zboża i drewna, 1 niem. statek 1000 ton dla ładunku zboża z nieznacznym doładunkiem drewna, 1 niemiecki statek 1400 ton dla mieszanego ładunku drewna i zboża.

Za ładunki zboża ciężkiego luzem płacono do Hull sh. 7/— za tonę. Za transporty drewna osiągano 31/- za std. DBB na warunkach „Baltwood gross", sh. 12/— za tonę klepek dębowych.

Załadowano pozatem z Gdańska następujące partje:

300 std. DBB szwedzkim statkiem do Waterford, 400 std. DBB niemieckim statkiem do Southhampton po stawce 33/— za std., 200 std. do Galvey.

Zafrachtowano pozatem niemiecki statek o ładowności 650 std. dla ładunku ca 900 loads słupów telegraficznych i kompletunku DBB do Southhampton Itchenbuyos przy podstawie sh. 33/6 oraz 1 szwedzki statek 1000 ton dla pełnego ładunku zboża ciężkiego luzem do Leith po sh. 8/1½ za tonę.

Z Gdyni do Anglji wysłano jedynie niżej wymienione 3 ładunki:

Ładunek częściowy 500 std. DBB do Hull niem. statkiem o ładowności 600 std., 600 std. duńskim statkiem do Londynu, 300 std. DBB łotewskim statkiem do Gersten.

HOLANDJA. Tak jak dotychczas, znajdowała się na rynku jedynie pewna ilość mniejszych ładunków, które zabierały statki linjowe po dotychczasowych stawkach. Płacono za zboże Hfl. 2,50 za t., Hfl. 12,50 za std. DBB oraz Hfl. 4,— za drewno twarde.

Poza statkami linjowemi znane są następujące kontrakty:

1 niemiecki statek 200 std. dla ład. DBB po Hfl. 13,— za std., 1 niemiecki statek 180 std. dla ład. DBB po Hfl. 13,— wzgl. 14,— za std.

Ładunki obu statków były przeznaczone do Amsterdamu, przyczem ostatni z nich zabrał drobną partję do Westzaan.

BELGJA. Zaoferowanie ładunków zboża luzem było nieco większe, szczególniej żyta. Oprócz statków linjowych wysłano następujące statki z pełnemi ładunkami:

1 niemiecki statek — 2.200 ton
1 „ „ — 1.350 ton
1 „ „ — 1.750 ton
1 „ „ — 1.650 ton

Stawki, które osiągnięto, wahały się w granicach od 4/— do 3/9 w złocie za tonę. Za ładunki drewna płacono sh. 20/— w złocie za std. DBB, względnie 6/— w złocie za cm. drewna twardego.

FRANCJA. Sytuacja na rynku frachtowym w powyższym kierunku nie uległa zmianie. Drobne partje drewna, pojawiającego się na rynku, zostały zabrane przez statki linjowe.

DANJA. Stawki frachtowe w relacji Gdynia/Gdańsk — porty duńskie wykazały tendencję zwyżkową, gdyż liczono się z trudnościami nawigacyjnemi na wodach duńskich wobec ewentualnego spadku temperatury. Prawie wszystkie umowy frachtowe zawierały pełną „klauzulę lodową", nie doszło jednak do zastosowania tejże, gdyż warunki atmosferyczne nie uległy pogorszeniu. Pod koniec miesiąca wykazały więc stawki tendencję nieco zniżkową i kontrakty na luty zawierano już po stawkach o ca RM. 0,50 niższych na tonie od stawek styczniowych.

Zafrachtowano cały szereg statków motorowo-żaglowych po następujących stawkach:

RM 6,— za 1000 kg. ciężkiego zboża luzem do jednego lub dwu portów, położonych nie bardziej na północ od Aarhus, RM 6,50 za 1000 kg. nie bardziej na północ od Aalborg, RM 7,— za 1000 kg. nie bardziej na północ od Fredrikshavn i Linfjord. Za partje, wysyłane statkami parowemi do Esbjerg, płacono RM 6,—.

Za ładunki makuchów płacono o ca RM 0,25 więcej w porównaniu do wyżej wymienionych stawek. Statki, ładujące zboże luzem, otrzymywały z zasady bardzo dobrą ekspedycję.

ARBITRAŻ W SPRAWIE ZATARGU O UMOWĘ ZBIOROWĄ MIĘDZY ARMATORAMI I MARYNARZAMI.

W dniu 10 lutego rozpoczęły się konferencje w sprawie zatargu między Związkiem Armatorów a Związkami Marynarzy o umowę zbiorową pod przewodnictwem super-arbitra p. inż. J. Dreckiego z Warszawy.

Z PORTU GDAŃSKIEGO.

TRANZYT CZECHOSŁOWACKI PRZEZ GDAŃSK.

Pomimo bardzo poważnego spadku zagranicznego handlu Czechosłowacji, ilość towarów w obrocie pomiędzy Czechosłowacją a innemi krajami przez port gdański, wzrósł w roku 1933 bardzo poważnie. Gdy mianowicie w roku 1931 ogólny obrót handlu zagranicznego Czechosłowacji wynosił 25 miljardów koron czeskich, a w roku 1932 spadł do 15,6 miljardów koron, w ciągu zaś 9 miesięcy r. 1933 wyniósł zaledwie 8,6 miljardów koron, to tranzyt towarów z i do Czechosłowacji przez Gdańsk wzrósł przy porównaniu obrotów za 9 miesięcy r. 1932 i r. 1933 przeciętnie o 76,57%. W cyfrach absolutnych obroty te wyrażają się w sposób następujący: w ciągu całego roku 1932 eksport czechosłowacki przez Gdańsk wyraził się w liczbie 30.094 ton, import zaś w liczbie 54.366 ton, co razem wynosi 84.460 ton. Tymczasem już w ciągu 9 miesięcy roku 1933 eksport wyniósł 42.200 ton, zaś import 79.368 ton — razem 121.568 ton.

Zauważa się przytem, że i pod względem wartości towarów nastąpiło polepszenie, gdyż obroty towarów masowych wykazały wzrost mniejszy niż towarów drobnicowych.

Zmiany te są tem bardziej znamienne, że równocześnie tranzyt towarów czechosłowackich przez porty niemieckie i Triest w latach 1931 i 1932 uległy poważnemu zmniejszeniu, a mianowicie w r. 1931 przez porty niemieckie przeszło 927.766 ton towarów z , do Czechosłowacji, w roku zaś 1932 zaledwie 443.976 ton przez Triest, ten sam tranzyt wyraża się w liczbie 501.706 ton w r. 1931 i 344.574 ton w roku 1932.

WZROST RUCHU STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W STYCZNIU B. R.

W ciągu stycznia br. do portu gdańskiego zawinęło 396 statków o łącznej pojemności 277.548 n. t. r. czyli o 52.000 n. t. r. więcej, niż w tym samym miesiącu roku ubiegłego. Opuściło port również 396 o pojemności 290.344 n. t. r. czyli więcej o 73.000 ton, niż w styczniu r. 1932. W stosunku do grudnia roku ub. zmniejszenie tonażu na wejściu wyraziło się w wysokości 19.000 n. t. r., na wyjściu zaś zaledwie o 4.000 n. t. r.

WIADOMOŚCI MORSKIE

RUCH STATKÓW W ANTWERPJI W STYCZNIU BR.

W ciągu stycznia br. do portu Antwerpji zawinęło 804 statki o ogólnej pojemności 1.702.107 ton. Przeciętny tonaż jednego statku wynosił więc 2.117 ton. W tym samym miesiązu roku ubiegłego zawinęło 784 statki o pojemności 1.685.712 ton.

Podział statków wedle przynależności państwowej wypadł w sposób następujący: Anglja — 232, Niemcy 181, Holandja — 88, Norwegja — 56, Francja — 45, Belgja — 38, Danja — 38, Szwecja — 31, Włochy — 16, St. Zjedn. Ameryki Półn. — 14, Grecja — 11, Finlandja — 10, Estonja — 7, Japonja — 5, Polska — 5, Brazylja — 4, Panama — 4, Jugosławja — 4, Rosja 3 i t. d.

RUCH STATKÓW W TALLINNIE.

W r. 1933 zawinęło do Tallinna 1187 statków o łącznym tonażu 800,000, wobec 1272 statków i 730,000 ton w r. 1932. Pierwsze miejsce zajmują Niemcy. Powyższemi cyframi nie są objęte statki żeglugi przybrzeżnej.

PRZERWANIE KOMUNIKACJI WODNEJ Z LENINGRADEM.

Na początku lutego praca lodołamaczów w porcie leningradzkim została przerwana. Lodołamacze wyprowadziły jako ostatni kondukt, 8 statków, załadowanych towarem.

WZMOŻENIE RUCHU W KANALE SUEZKIM.

Ruch w kanale Suezkim w 1933 r. wykazuje poprawę w porównaniu z 1932 r. Wynika to z następujących liczb (w nawiasie dane za 1932 r.):

Ilość okrętów, które przeszły przez kanał wyniosła 5.423 (5.032), tonaż r. n. 30.676.672 (28.340.290). Przewieziono towarów 26.915.000 ton (23.623.000).

Dochody kanału wyniosły 856.508.000 franków (800.142.000 fr.) Z dochodów tych w 1933 r. 840 milj. franków przypada na opłaty od tonażu statków, przeszło 11 miljonów franków na opłaty pasażerskie, wreszcie około 5 milj. franków na inne opłaty.

Poprawa, zapoczątkowana po szeregu lat spadku w 1933 r., trwa w dalszym ciągu. I tak, w styczniu r. b. przeszło przez kanał 497 statków wobec 464 statków w styczniu 1933 r., dochody zaś kanału osiągnęły 78,2 milj. franków wobec 71,4 milj. franków.

Poprawa ruchu w kanale Suezkim uważana jest powszechnie za zapowiedź poprawy w konjunkturze ogólno-światowej.

WZROST OBROTÓW TOWAROWYCH W PORCIE LE HAVRE I BORDEAUX.

W r. 1933 zawinęło do portu **Le Havre** 8.669 statków, wyszło 8663, czyli razem 17.332 statki, o łącznym tonażu 21.996.861, co oznacza wzrost o 1.620.435 ton w porównaniu z r. 1932. — Obroty towarowe były w r. 1933 o 522.105 ton większe, niż w r. 1932 i wynosiły 3.566.771 ton. Najważniejsze pozycje w przywozie zajmowały następujące towary (w nawiasie cyfry za r. 1932): węgiel 639.642 (623.853) t: ryż 96.637 (53.707) t; bawełna 178.204 (143.028) t: kawa 147.060 (118.815) t; nasiona oleiste 63.947 (33.039) t.

Wywóz wynosił 867.665 t i był o 23.569 ton mniejszy od r. 1932.

Ruch statków w **Bordeaux** wynosił 8.333.193 ton, obroty towarowe zaś 4.106.118 ton. Najbardziej wzrósł w porównaniu z rokiem 1932 import produktów naftowych i wynosił w r. 1933 — 584.321 t.

SPRZEDAŻ NA ROZBIÓRKĘ STATKÓW ŚWIATOWID I KRAKUS.

Statek pasażerski Światowid Tow. Okrętowego Francuskiego „Chargeurs Réunis“ o pojemności 9 500 ton, który przed kilkoma laty podtrzymywał komunikację regularną pomiędzy Gdynią a Ameryką Południową i przeznaczony był głównie dla transportu emigrantów, a od dwóch lat stał bezczynnie w porcie Dunkierki, został sprzedany na rozbiórkę. Również i drugi znany w porcie gdyńskim statek Krakus ma ulec temu samemu losowi. W swoim czasie, gdy oba te statki kursowały pomiędzy Gdynią a Ameryką Południową, ruch emigracyjny z Polski był znaczny i przy każdym rejsie statki te przewiozły 700—800 emigrantów.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

OBROTY HANDLOWE POLSKO — AUSTRJACKIE.

Według danych statystyki austrjackiej wartość przywozu za 11 miesięcy 1933 r. wynosiła 1.071,8 milj. szyl. (w r. 1932 za 11 miesięcy — 1.279,4), wartość wywozu z Austrji w analogicznym okresie 740,4 milj. szyl. (w 1932 — 715,3). Saldo pasywne za 11 mies. wyniosło 331,4 milj. szyl., wobec 564,1 milj. szyl. w 1932 r.

Wartość przywozu do Austrji z Polski wyniosła za 11 mies. 1933 r.—69,3 (za 11 mies. 1932 r. — 98,2); wartość wywozu w analogicznym czasokresie z Austrji do Polski 48,9 (30,8), wobec czego saldo pasywne dla Austrji wynosi za 11 mies. 1933 r. 20,4 milj. szyl. (67,4).

HANDEL POLSKO-AMERYKAŃSKI.

Bilans handlowy pomiędzy Polską a Stanami Zjednoczonemi A. P. kształtuje się, jak wiadomo, wybitnie na niekorzyść Polski, przyczem import ze St. Zjedn. do Polski niemal 10-krotnie przewyższa eksport z Polski do Stanów Zjednoczonych. Fakt ten, jak już niejednokrotnie wskazywano, częściowo jest skutkiem braku dostatecznie sprawnie funkcjonującej organizacji zbytu towarów polskich na rynku amerykańskim. Obecnie powstała w Nowym Yorku firma American Polish Industrial Bureau. Inc., która postawiła sobie za zadanie pracować nad zdobyciem możliwości sprzedaży towarów produkcji polskiej na tamtejszym rynku. Spodziewać się należy, że powstanie tego rodzaju firmy przyczynić się może do wzmożenia eksportu towarów polskich do Stanów Zjednoczonych.

WIDOKI ZBYTU ARTYKUŁÓW ALKOHOLOWYCH W KANADZIE.

Aczkolwiek w Kanadzie nie istnieje prohibicja, produkcja oraz spożycie alkoholu i wyrobów alkoholowych podlega kontroli, a w szczególności konsumcja alkoholów jest utrudniona i podlega zależnie od danej prowincji różnym niejednolitym przepisom.

Produkcję i konsumcję kontrolują rządy prowincjonalne przez swe organy, któremi są, o ile chodzi o sprzedaż i spożycie alkoholu i wyrobów, rządowe Komisje Spirytusowe (Liquor Control Commission). W Kanadzie Zachodniej zakazane jest we wszystkich prowincjach spożywanie alkoholu w lokalach publicznych, w restauracjach, kawiarniach, jadłodajniach i t. p. Dozwolone jest w ograniczonych i kontrolowanych ilościach spożywanie alkoholu w domach prywatnych lub lokalach zamkniętych. Wyszynk piwa dozwolony jest w prowincji Manitoba, w hotelach drugorzędnych, w których istnieją piwiarnie. W piwiarniach nie wolno podawać żadnych potraw gorących ani zimnych. Podobny system istnieje w prowincji Brytyjska Kolumbja.

Choć prohibicja bezwzględna w Kanadzie nie istnieje, to jednak rygorystyczne zarządzenia i przepisy utrudniają w wysokim stopniu spożycie alkoholu.

Postępowanie komisyj spirytusowych wywołuje w społeczeństwie kanadyjskiem reakcję i dają się słyszeć coraz częściej głosy wybitnych polityków i mężów stanu, krytykujące istniejący w Kanadzie system alkoholowy. Głosy te znajdują podłoże i poparcie w przykładzie Stanów Zjednoczonych, gdzie zniesienie prohibicji przyczyniło się do ożywienia całego szeregu gałęzi przemysłu i wpłynęło poważnie na zmniejszenie bezrobocia.

Polskie wyroby alkoholowe miałyby w Kanadzie duże możliwości zbytu z uwagi na ich jakość, jednak po opłaceniu kosztów transportu i niesłychanie wysokich ceł i opłat skarbowych, polskie wyroby alkoholowe stają się przedmiotem luksusu i pod względem cen są zupełnie nieprzystępne dla szerokich warstw konsumentów. Ceny polskich wyrobów alkoholowych są naprzykład w Manitobie tak wysokie, jak ceny najlepszych gatunków francuskiego wina szampańskiego. W interesie eksportu polskiego leży przedewszystkiem uregulowanie sprawy stawek celnych.

Nadmienić należy, że około 150.000 rzesza polskich wychodźców w Kanadzie oraz 300 tys. ukraińców chętnie konsumowałaby polskie wódki, jednak przy tak wysokich cenach, pozbawiona jest ona kompletnie możliwości zakupywania polskich wódek i kon-

sumuje raczej piwo lub tanie gatunki win. Bogatsza klijentela kanadyjska natomiast, która może sobie pozwolić na kupno droższych wyrobów alkoholowych, przyzwyczajona jest do angielskich i szkockich whisky i spożywa raczej te gatunki wyrobów alkoholowych, płacąc za nie od 6—8 dolarów za butelkę. (P. I. E.)

IMPORT PRZETWORÓW RYBNYCH DO ARGENTYNY.

Szproty wędzone w oliwie mogą być sprzedawane na rynku Argentyny w opakowaniu, które używają obecnie fabryki polskie dla sprzedaży na rynku wewnętrzn., z uwzględnieniem napisów w języku hiszpańskim, przewidzianych dla artykułów import. z zagranicy: „Sardinas Anhumadas en aceite procedencia: Polonia lub Elaboracion Polaca lub Industria Polaca lub Made in Poland", ponadto nazwisko importera lub reprezentanta, waga netto w gramach, waga brutto w gr, adres i nazwisko fabrykanta. Envasado: en Polonia julio 1934 (jako przykład).

Należy nadmienić, że szproty noszą nazwę „sardynek". Wielkość szprotów powinna być możliwie starannie dobrana. Lepszy zbyt mają szproty o większych rozmiarach.

Szproty wędzone konsumowane są w niewielkich ilościach, przeważnie przez ludność żydowską oraz imigrację, pochodzącą z krajów północnej Europy. Imigracja łacińska (włosi, hiszpanie, francuzi, portugalczycy), oraz argentyńczycy, konsumują duże ilości szprotów w oliwie niewędzonych, które noszą tu nazwę „sardinas en aceite".

Sposób ich przygotowania jest taki sam, jak i sardynek. Opakowanie zewnętrzne: skrzynie drewniane, mocne, możliwie ciasno pakowane, by w drodze od wstrząsów nie rozsypały się.

Pakowanie sardynek: w skrzyniach po:
100/4 pudeł. 25 mm. wagi netto 140/150 gr.
100/4 pudeł. 30 mm. wagi netto 170/180 gr.
100/4 pudeł. 40 mm. wagi netto 220/230 gr.

Pozatem spotykają się pudełka o mniejszej zawartości (do 100 gr. netto), oraz aż do 1.000 gr. netto. Najwięcej sprzedaje się pudełek od 140—230 gr.

Każda partja konserw podlega badaniom urzędu chemicznego w Buenos Aires, poczem zostaje dopuszczona do odprawy celnej. Formalności te załatwia importer.

Przy wysyłaniu towaru należy w fakturze podać bardzo dokładnie wagę konserw łącznie z pudełkami. Niezbędne jest uzyskanie świadectwa pochodzenia towaru, zalegalizowanego przez argentyński konsulat najbliższy miejsca załadowania towaru. Ponieważ okres konsumcji przypada na miesiące maj—październik (zimowe), przeto towar wysyłany bywa już w marcu lub kwietniu. Zamówienia zaś reprezentanci zbierają we wrześniu—listopadzie poprzedzającego wysyłkę roku. Klucze do otwierania pudełek muszą być przesyłane osobno w skrzyniach, gdyż podlegają oddzielnemu ocleniu. (P. I. E.)

DOSTAWY OGÓRKÓW POLSKICH DO ANGLJI.

Eksport ogórków polskich w bieżącym sezonie udowodnił, że znalazły one duże zainteresowanie na rynku angielskim, że wytrzymują konkurencję zagraniczną, a zwłaszcza dostaw holenderskich. W dość znacznym stopniu odbiorcą była ludność żydowska nawykła do konsumcji ogórków pochodzenia polskiego. Nadchodzące do Londynu z Gdyni transporty okazały się całkowicie zadowalniające. Pod koniec sezonu największym popytem cieszyły się ogórki w beczkach, nieco tańsze od ogórków w puszkach, które wobec braku większych zapasów w kraju były stosunkowo drogie w porównaniu z ogórkami w beczkach. Te ostatnie mogą liczyć na duży zbyt w Anglji w następnym sezonie.

Szereg firm polskich przystosował się należycie do wymagań rynku angielskiego i w związku z tem mógł wyeksportować poważne ilości.

Podkreślić trzeba, że w handlu z Anglją przyjęte jest podawanie cen c. i. f. Londynport, lub f.o.b. port polski. Za ogórki w beczkach kupcy angielscy płacą zwykle natychmiast po zbadaniu towaru. Zwyczaju tego nie praktykuje się, jeśli chodzi o produkty standartowej jakości, wtedy żąda się jedynie towaru odpowiadającego nadesłanym uprzednio próbkom. (P. I. E.)

W związku z notatką, umieszczoną na str. 21 naszego Biuletynu Nr. 1/2, dotyczącej importu do Holandji fajansu i porcelany, zaznaczyć należy, iż obecnie import tych artykułów został ograniczony kontyngentami.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17. I. DO 27. I. 1934 R.

BELGJA. W najbliższym czasie ma być skontyngentowany import skór, papieru, wyrobów glinianych, porcelanowych i niektórych produktów chemicznych. Pozatem mają być wprowadzone opłaty licencyjne od ryb gorszego gatunku w wysokości 2 fr., a od lepszych gatunków 0.50 fr. od 1 kg.

BUŁGARJA. Bank Narodowy ustalił kontyngent przywozowy na siarczan miedzi w wys. 3 milj. kg, przyczem import musi być dokonany w ramach tranzakcyj kompensacyjnych wzamian za eksport towarów bułgarskich i nastąpić musi najpóźniej do końca marca rb.

CHINY. Projektowane jest wprowadzenie cła antidumpingowego od następujących towarów: bawełny, jedwabiu, przędzy bawełnianej, materjałów bawełnianych i jedwabnych, drewna, ryb i konserw, zapałek i żarówek. Cło to ma być wprowadzone z początkiem r. b. —

CZECHOSŁOWACJA. Na podstawie decyzji komisji dewizowej zmienioną została 4 proc. opłata do-

datkowa od importu ryżu, tak, że w ramach tranzakcyj kompensacyjnych import ryżu odbywać się nadal będzie bez tej opłaty.

ESTONJA. W ostatnich miesiącach nastąpiło pewne złagodzenie restykcyj dewizowych, mianowicie Bank Estoński przydziela dewizy na przywóz towarów potrzebnych bez większych trudności. Uprzednio zaś dostawy mogły być dokonywane dopiero wtedy, gdy pozwolenie dewizowe zgóry zostało wydane na daną partję towaru.

FINLANDJA. Wyroby włókiennicze pochodzenia polskiego korzystają na zasadzie klauzuli największego uprzywilejowania ze zniżonych stawek konwencyjnych, ustalonych w traktacie handlowym fińsko-angielskim.

FRANCJA. Wyczerpane zostały kontyngenty w stosunku do „autres pays" na obuwie z jedwabiu (poz. 482 B) i skór cielęcych i innych drobnych (poz. 476 ter.) Z dniem 16 stycznia 1934 r. weszły w życie zwyżki celne na wyroby szczotkarskie (poz. 644, 644 bis.) Zwyżka wynosi przeszło 40 proc. dotychczasowego cła.

Wprowadzono kontyngent na siemię lniane w wys. 75.000 q. na I. półrocze br., Polska nie ma kontyngentu specjalnego, korzystać może tylko z przydziału dla „autres pays", wynoszącego 20.000 q.

Rozporządzeniem z dnia 24 stycznia 1934 r. skontyngentowany został import konfekcji z jedwabiu naturalnego i sztucznego (poz. 460), jak również dykt z drzewa zwyczajnego i wykwintnego (poz. 603 quater A) i fornierów (poz. 604 quater B.) .

Rozporządzeniem z dnia 8 stycznia br. ważność licencyj na import do Francji towarów kontyngentowych została ustalona na 90 dni dla towarów pochodzących z państw europejskich i na 120 dni dla towarów, pochodzących z państw zamorskich.

Dekretem z dnia 23 stycznia został ograniczony przywóz do Francji słomy i wełny drzewnej niepreparowanej i farbowanej, impregnowanej chemicznie lub gumowanej (poz. tar. cel. franc. 136 bis.)

Wysokość kontyngentu nie jest jeszcze określoną. Oplata licencyjna wynosi 7 fr. fr. od 100 kg. od słomy lub wełny drzewnej niepreparowanej i 10 fr. fr. od 100 kg tych towarów farbowanych, impregnowanych lub gumowanych.

Licencje na import powyższych towarów wydawane są francuskim importerom przez „Comité Interprofessionnel des bois". Towary nadane przed 24. 1. będą dopuszczone bez ograniczeń i licencyj.

GRECJA. Minister finansów zezwolił na dodatkowy import do Grecji niektórych towarów z tych państw, z któremi zawarła Grecja układy clearingowe, w wypadku, o ile okazało się saldo aktywne na rzecz Grecji.

Greckie konsulaty zostały powiadomione o zniesieniu opłat za legalizację faktur.

HOLANDJA. Skontyngentowany został na przeciąg 1 roku import mięsa, żywych baranów i koni rzeźnych. Kontyngent wynosi 20 proc. przeciętnego importu w latach 1931/32. Jednocześnie ustanowione zostały kontyngenty na mięso cielęce i wołowe świeże, surowe i chłodzone, który wynosi 20 proc. przeciętnego importu w latach 1929, 1930 i 1931.

INDJE BRYTYJSKIE. Podniesione zostały stawki celne na cały szereg towarów między innemi na obuwie skórzane, ałun, pończochy i skarpetki, mydło, cukier rafinowany, farby malarskie, ołówki, szkło stołowe i kuchenne itp.

W dniu 5 stycznia br. zakończone zostały rokowania o traktat handlowy pomiędzy Indjami Brytyjskiemi, a Japonją. Traktat ma być podpisany w Londynie przez przedstawicieli rządów angielskiego i japońskiego i ma wejść w życie natychmiast po wymianie dokumentów ratyfikacyjnych i obowiązywać do 31 marca 1937 r.

W związku z powyższem, jak i z decyzją Japońskiego Związku Przędzalników Bawełnianych, powziętą dnia 4 stycznia br., co do odwołania z dniem 8 bm. bojkotu zakupów bawełny indyjskiej, zostaje zniesiona z powyższym dniem przez rząd indyjski dodatkowa opłata celna na towary bawełniane w wysokości 25 proc., wprowadzona 12 kwietnia 1933 r., jako obrona przeciwdumpingowa w odniesieniu do japońskich towarów bawełnianych. Z dniem tym zostanie ustalona stawka celna w wysokości 50 proc., zamiast dotychczasowych 75 proc.

W. P. IRLANDJA. Rząd irlandzki wprowadził zwyżki celne na szereg towarów: między innemi podwyższone zostało cło na wozy ciężarowe z 22½ proc. na 33⅓ proc. i na wyroby powroźnicze w wysokości 40 proc. ad valorem.

JUGOSŁAWJA. Po dwumiesięcznych pertraktacjach zawarta została 4 stycznia br. w Rzymie umowa handlowa jugosłowiańsko-włoska, dopełniająca umowę z 14 lipca 1924 roku. Wprowadza ona pewne zmiany do konwencji weterynaryjnej.

Cło na import bydła do Włoch uregulowane zostało w sposób następujący: za woły, krowy, byki płacić się będzie we Włoszech cło w wysokości 85 lirów za 100 kg., jednakże dopiero po 5 miesiącach ważności umowy. Po pierwszych 4-ch miesiącach cło wynosić będzie 70 lirów, w miesiącu piątym 80 lirów za 100 kg.

Za cielęta poniżej 300 kg cło wynosi 87,100, wzgl. 106 lirów (pierwsza cyfra dotyczy 4-ch pierwszych miesięcy, druga piątego miesiąca, trzecia czasu dalszego), za cielęta ponad 300 kg. — 72,83,90 lirów za 100 kg. Cło od mięsa wieprzowego, wołowego i cielęcego: 200 lir., za drób żywy 150 lir., za bity 190 lir. od 100 kg

Inne stawki umowy z 25 4. 1932 r. pozostają niezmienione, a o ile nie są w tej umowie zawarte, podpadają pod przepisy umowy handlowej z 14 lipca 1924 r.

Umowa z 5 stycznia br. wejdzie w życie dopiero po zawarciu przez Włochy analogicznych umów z Rumunją i Węgrami.

Nowa umowa podwyższa cło na bydło o ca 30 lirów na 100 kg., cło na cielęta o 20—30 lirów, cło na drób o ca 50 lirów na stu kilogramach w porównaniu z dotychczasowemi stawkami.

LITWA. W związku z pogorszeniem sytuacji dostaw masła i jaj do Niemiec zamierza rząd litewski stosować utrudnienia w zakresie udzielania pozwoleń importowych na wyroby żelazne i stołowe pochodzenia niemieckiego.

ŁOTWA. Według ostatnich zarządzeń dokonywanie jakichkolwiek operacyj walutami zagranicznemi dozwolone jest jedynie Bankowi Łotewskiemu. Przesyłanie zagranicę walut lub dokumentów na walutę obcą oraz krajowych środków obiegowych uzależnione jest od pozwolenia komisji walutowej. Przy tranzakcjach terminowych wymagane jest również wyżej wspomniane pozwolenie.

Niemcy. Rozporządzeniem z dnia 9 stycznia 1934 r. wprowadzona została reglamentacja importu masy drzewnej, słomianej, celulozy itp. poz. 650 p. a) 1 i 2, b) c), taryfy celnej niemieckiej. Import tych towarów dozwolony jest za uzyskaniem licencji. Rozporządzenie weszło w życie dnia 15. 1. 1934 r.

PORTUG. POS. W Angoli wprowadzone zostały ułatwienia w zakresie przydziału dewiz na towary portugalskie. Natomiast system zapłaty za inne towary zagraniczne pozostaje taki, jak dotychczas.

STANY ZJEDNOCZONE. Na mocy rozporządzenia z dnia 21 grudnia 1933 r. wszelkie płyny w butelkach importowane do Stanów Zjednoczonych, winny mieć na etykiecie wydrukowany czytelnie znak kraju pochodzenia. Wszelkie opakowanie z papieru przeźroczystego, w który zawinięte są butelki, nie podlegają temu przymusowi; w wypadkach jednak, gdyby opakowanie to nie było przeźroczystem, chociażby po przybyciu do Stanów zostało odrzucone, jako niepotrzebne, musi posiadać znak kraju pochodzenia.

SZWECJA. Rozważana jest wśród sfer rządowych sprawa rozszerzenia obowiązujących przepisów i wprowadzenia systemu clearingu przymusowego. Możliwe jest nawet powierzenie spraw clearingowych specjalnej instytucji.

TURCJA. Zezwolenie na jednorazowe wpuszczenie do Turcji towarów, znajdujących się na komorze celnej przed 1. 10. 33 r., odnosi się jedynie do towarów tych państw, które mają z Turcją zawarty układ handlowy. Stąd dla Polski dekret ten nie miał żadnego znaczenia.

W Angorze podpisany został w dniu 19. 12. 33 r. traktat handlowy z Finlandją, który przyznaje jej kontyngenty importowe na papier i wyroby, obuwie gumowe i inne artykuły, a jednocześnie zapewnia Turcji wolny

wwóz na rynek fiński. Umowa została zawarta w myśl zasady wyrównania bilansu płatniczego. Przydział dewiz za towary fińskie został przez Turcję zagwarantowany.

WĘGRY. Zawarty w maju 1933 układ kontyngentowy czechosłowacko-węgierski ustalający wymienne kontyngenty eksportowe na 29.000 świń węgierskich za 20.000 wagonów czeskiego drzewa opałowego na r. ub. obustronnie nie został w pełni wykorzystany. Węgrom pozostaje jeszcze do wywozu około 6.000 szt. świń, co częściowo przypisać należy niemożności zużycia kontyngentów w miesiącach zimowych, Czechom natomiast pozostaje jeszcze 6.000 wagonów drzewa do eksportu do Węgier, przyczem część tego kontyngentu zamieniono na kopalniaki, drzewo okrągłe i węgiel drzewny.

W tym stanie rzeczy Węgrzy zaproponowali rządowi praskiemu przedłużenie terminu ważności umowy kontyngentowej do końca lutego br. Do czasu rozstrzygnięcia tego wniosku termin wykorzystania wzajemnych kontyngentów został przedłużony, narazie bezterminowo przy równoczesnem utrzymaniu umownych stawek celnych.

WŁOCHY. Według pozycji 206 taryfy celnej włoskiej cło na szynki w puszkach wynosi 240 lirów od 100 kg., do cła powyższego dochodzi jeszcze opłata za badanie weterynaryjne 8 lirów od 100 kg. netto i podatek importowy w wysokości 2,50 proc. Przy imporcie wymagane jest świadectwo pochodzenia i świadectwo weterynaryjne. Z dniem 22 stycznia 1934 r. weszły w życie zwyżki cła na maszyny do szycia (poz. 426). wozy ciężarowe (poz. 520), podwozia i ich części (poz. 521), motory spalinowe do wozów ciężarowych (pozycja 522), części wozów ciężarowych (pozycja 523), szkło (pozycja 584), brom (poz. 669), obuwie gumowe (poz. 892) i kapelusze męskie (poz. 893.) Pozatem uległo zmianie cło na masło, które wynosi obecnie: od masła świeżego — 500 lirów, od topionego lub solonego — 540 lirów od 100 kg.

Na skutek ograniczenia importu towarów włoskich do Francji odpowiedział rząd włoski tem samem, wprowadzając reglamentację importu całego szeregu towarów francuskiego pochodzenia. Z ważniejszych wymienić należy: przędzę i wyroby konopne, maszyny rolnicze, koks, kwiat saletrzany, żelatynę, berety filcowe, drożdże, nasiona, jelita, wyroby szklane, meble, mydło, skóry, wyroby kuśnierskie, zabawki itp.

„Gazzeta Ufficiale" Nr. 12 z dnia 16. 1. br. ogłasza dwa dekrety ministra finansów wydane w porozumieniu z ministrem korporacyj. Pierwszy z powyższych dekretów rozciąga system pozwoleniowy na następujące artykuły przywożone z Francji i Algierji: świeże oliwki, przędza lniana zwyczajna, tkaniny lniane, maszyny — narzędzia w całości. maszyny rolnicze, maszyny papiernicze, maszyny dla przemysłu graficznego, koks, nitrat, klej rybny, skóry garbowane wymienione w poz. 824, berety, półkoszulki, szpilki do włosów, drożdże, nasiona nieoleiste, jelita solone. Drugim dekretem zostały ustanowione nieproporcjonalnie wysokie opłaty od pozwoleń przywozu dla szeregu artykułów przywożonych z Francji i Algieru, jak np. od 12 ryb świeżych 200 lir., przędzy bawełnianej w poz. 187 lir. 600, tkanin wełnianych poz. 221—224 lir 2.000 etc.

SPRAWY TARYFOWE

DO CZESKOSŁOWACKO - POLSKIEJ TARYFY PORTOWEJ

wydano z ważnością do 1 marca br. Dodatek II. zawierający następujące nowe taryfy artykułowe:

W obu kierunkach na krochmal i kredę, w kierunku do portów na kable, biel ołowianą i cynkową, pojazdy i ogłoszone już w drodze osobnych publikacyj na naftalinę i potaż, w kierunku od portów na drzewo zamorskie i minerały zawierające bor.

Dotychczasowe taryfy artykułowe na oleje i tłuszcze oraz przędzę uległy przeróbce i objęły oba kierunki.

Ponadto włączono do wielu taryf artykułowych nowe towary i relacje.

Ważnem jest postanowienie, dozwalające kompletowanie wagonów zbiorowych na przesyłki portowe przesyłkami przewożonemi do i z portów bez dalszego wzgl. uprzedniego przewozu morzem, wprowadzone na wzór analogicznych przepisów, obowiązujących w komunikacji z portami niemieckiemi i adrjatyckiemi.

NOWA POLSKO - RUMUŃSKA TARYFA PORTOWA.

Nowa polsko - rumuńska taryfa portowa wyprzedziła wszystkie nowe taryfy związkowe z Rumunją, opracowywane od czasu wprowadzenia nowej taryfy wewnętrznej rumuńskiej 1 czerwca 1933 r. przez koleje niemieckie, czechosłowackie, austrjackie i węgierskie. Taryfa ta wyszła z ważnością od 1 lutego 1934 r. w dwóch odrębnych zeszytach, Część I i II.

Część I zawiera specjalne postanowienia do KMT, postanowienia taryfowe ogólne, zasady obliczania przewoźnego wogóle, przy ładunkach zbiorowych, przy przewozie towarów w wagonach otwartych i krytych, pod oponami, postępowanie z przyborami ładunkowemi od ciepła i zimna, postanowienia specjalne na przewóz pojazdów, przedmiotów rozmiarów niezwykłych, towarów ładowanych zsypem i w wagonach specjalnych, stosowania ulg refakcyjnych, opłat dodatkowych i miejscowych oraz postanowienia szczególne dla niektórych stacyj rumuńskich.

Taryfa Część II zawiera narazie taryfy artykułowe na towary różnego rodzaju (narazie tylko do Rumunji), zboże, nasiona strączkowe, nasiona oleiste, drzewo, celulozę, mięso, śledzie, jaja, skóry, mączkę kostną, wyroby młynarskie, otręby, makuchy, melasę, wytłoki buraczane, rudę manganową, oleje mineralne, farby, surowce i wyroby włókiennicze, szmaty, maszyny i aparaty.

Stawki opłat przewozowych tej taryfy ustalone są w jednostkach taryfowych, przerachowywanych przy opłacie przewoźnego po 5.9244 groszy wzgl. 1.145 lei na waluty krajowe.

W dalszym ciągu opracowywane i wydawane będą dalsze taryfy artykułowe do tej taryfy.

Reekspedycja nie będzie stosowaną w ramach tej taryfy, jak na zasadzie poprzedniej.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE i EKSPORTOWE

FIRMY, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma niemiecka poszukuje dostawców rogów. R/2481/66/Gi.

Firma angielska pragnie zakupić sita włosiane. R/1682/27/Gi.

Firma francuska interesuje się importem cebulki małej do suszenia, oferty cif Marsylja. R/2041/36/Pi.

Firma niemiecka prosi o oferty na 300 ton cebuli, wielkość 48—70 mm — opakowanie nowe, jutowe worki à 50 kg., ceny cif Gdynia względnie fob Hamburg. R/1659/25/Pi.

Firma tuniska interesuje się szeregiem artykułów, jak szkła do lamp naftowych, szkło stołowe, wyroby z fajansu, zabawki dziecinne, naczynia żelazne emaljowane, wiadra z galwanizowanego żelaza, obuwie gumowe, guziki, wstążki, przędza bawełniana, jedwab sztuczny i prawdziwy, suszone owoce. R/2050/3R/Sz.

Firma egipska poszukuje dostawców szkieł do lamp. 1626/63/Sz.

Firma w Capetown, prowadząca detaliczny handel galanterją, poszukuje dostawców wykwintnych drobiazgów, lamp, bronzów, wyrobów majolikowych i t d. 213/64/Sz.

Firma węgierska pragnie zakupywać wszelkiego rodzaju materjały budowlane. 431/4N/Sz.

Firma norweska poszukuje dostawców wyrobów fajansowych, ceramicznych, jak również haftów ręcznych. 2186/54/Sz.

Firma turecka obejmie przedstawicielstwo wyrobów dyktowych, fornierowych i parkietowych. P/1722/40/Ba.

Firma niemiecka poszukuje źródeł nabycia smoły drzewnej. P/1828/47/Ba.

Firma angielska nawiąże kontakt z polskimi eksporterami tartego drzewa bukowego służącego do wyrobu kijów do krzeseł ogrodowych i leżaków. P/1827/40/Ba

Firma holenderska poszukuje źródła nabycia orzechowych fornierów, desek dębowych, fryzów i nóg stołowych dębowych w nieobrobionym stanie. P/1988/40Ba.

Firma angielska interesuje się importem z Polski świec. P/1710/42/Ba.

Firma rumuńska obejmie przedstawicielstwo fabryk materjałów izolacyjnych. P/2179/50/Ba.

Firma chilijska poszukuje źródła nabycia dykt i fornierów. P/2524/40/Ba.

Firma w Teheranie pragnie importować farby anilinowe. P/1924/47/R.

Firma rumuńska interesuje się importem płótna i papieru do oprawy książek. P/1482/49/R.

Firma rumuńska interesuje się importem wstążek do maszyn drukarskich i drutu do spawania zeszytów. P/1482/49/R.

Firma belgijska E. Demuyter — Bruxelles, 54, Rue du Grand Hospice, utrzymująca ścisłe stosunki ze sferami przemysłowemi i handlowemi Belgji, pragnie znaleźć odpowiednich przedstawicieli w Polsce dla sprzedaży następujących artykułów produkcji belgijskiej. Tekstylja — tkaniny lniane, wełniane, jedwabne, bawełniane. Przemysł metalurgiczny — surowce metali, produkcja metalurgji itd. Ceramika — szkła, skóry, produkty chemiczne. Firma jednocześnie stawia do dyspozycji importerów polskich swój aparat handlowy dla stałych zakupów na rynku belgijskim.

WYSTAWY I TARGI

TARGI BRYTYJSKIE.

W dniu 19. bm. rozpoczynają się w Londynie i Birminghamie doroczne Targi Brytyjskie. Impreza ta, która od kilku lat nabiera coraz większego znaczenia i coraz się rozszerza, w roku bieżącym ze względu na wyraźnie zaznaczające się niemal we wszystkich dziedzinach polepszenie sytuacji gospodarczej Wielkiej Brytanji, zapowiada się bardzo interesująco.

Zarząd Targów Brytyjskich wszystkim przybywającym w celu ich zwiedzenia z zagranicy udziela szereg daleko idących ulg i udogodnień. Towarzystwo Okrętowe podtrzymujące regularną komunikację między Gdynią a Londynem i Hull udzielą podróżującym na Targi ulg przy zakupie kart okrętowych. Wchodzi tu w pierwszym rzędzie Polsko-Brytyjskie T-wo Okrętowe, a następnie Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka. W dniu 15. bm. odpływa do Londynu statek Polsko-Brytyjskiego T-wa Okrętowego „Premjer". Powrócić można statkiem „Baltonia" dnia 7 marca. Koszt przejazdu w obie strony łącznie z utrzymaniem wynosi £ 10.13.4, czyli około zł 295.

RUCHOMA WYSTAWA PRÓB I WZORÓW NA BLISKIM WSCHODZIE.

Zostały ostatecznie ustalone terminy przebywania Ruchomej Wystawy prób i wzorów na Bliskim Wschodzie w następujących miastach: Aleksandrja — Pałac hr. Zogheb'a ul. Foud'a od 8 marca do 16 marca 1934 r. Kair — Towarzystwo Przyjaciół Sztuki — 28 marca do 9 kwietnia 1934 r. i wreszcie w Tel-Aviv od 26 kwietnia do 26 maja 1934 r. w Centralnym Pawilonie Polskim na Targach Lewantyńskich.

KOMUNIKATY

OBRADY ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZWIĄZKU TOW. KUPIECKICH NA POMORZU.

W dniu 8 lutego 1934 r. odbyło się w Grudziądzu pierwsze w roku bieżącym plenarne posiedzenie Zarządu Głównego pod przewodnictwem Prezesa Związku p. Marchlewskiego, przy licznym udziale członków z całego Pomorza.

Na wstępie Prezes Związku scharakteryzował sytuację gospodarczą oraz zdał sprawozdanie z prac wykonanych za okres ubiegły. Następnie przyjęto do wiadomości re-

zultat akcji podniesienia rabatów od wyrobów monopolowych. Najwięcej widoków realizacji daje Monopol Spirytusowy na skutek osobistej interwencji Prezesa Związku u p. Dyr. Monopolu Kulskiego, który przyrzekł z końcem marca r. b. wnioski Związku w granicach możliwości uwzględnić. Z zadowoleniem wysłuchano sprawozdania z akcji przejęcia państwowych hurtowni spirytusowych przez kupiectwo — dzięki pomocy Związku otrzymali te hurtownie niemal wyłącznie kupcy pomorscy. W zakresie podniesienia rentowności przedsiębiorstw handlowych zatwierdzono memorjały do władz centralnych w sprawie obniżenia stopy dyskontowej przez banki od pożyczek i obniżenia wygórowanych opłat telefonicznych.

Sprawozdanie finansowe zdał nowy skarbnik Związku p. Karol Piątkowski. Sprawozdanie jednomyślnie zatwierdzono.

Następnie uchwalono odbyć Zjazd Rady Związkowej w dniu 11 marca rb. w Grudziądzu dla sprawozdania półrocznego oraz omówienia spraw ogólno-organizacyjnych.

Z REJESTRU HANDLOWEGO I MARYNARKI HANDLOWEJ

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 215 przy firmie. Polska Centrala Importu Kawy, Sp. Akcyjna w Gdyni, dnia 7 listopada 1933 dopisano:

Przedmiotem przedsiębiorstwa jest handel wszelkiego rodzaju towarami eksportowanemi i importowanemi do polskiego obszaru celnego, w wykonaniu którego to zadania spółka zajmować się będzie między innemi:

a) importem kawy, herbaty, kakao i innych zbliżonych towarów i sprzedaż ich w obrębie polskiego obszaru celnego, oraz reeksportem do krajów ościennych;

b) organizacją bezpośredniego importu powyższych towarów do Polski;

c) organizacją handlu powyższych towarów i rozszerzaniem rynku ich zbytu między innemi przez prowadzenie składów konsygnacyjnych w portach polskiego obszaru celnego;

d) eksportem wszelkiego rodzaju towarów polskich zagranicę, ze szczególnem uwzględnieniem kompensacji do krajów pochodzenia powyższych towarów;

e) udziałem w organizacjach i przedsiębiorstwach, zajmujących się eksportem.

Otwarto oddział w Warszawie. Uchwałą Walnego Zgromadzenia z 27 czerwca 1933 zmieniono brzmienie § 3 statutu w odniesieniu do przedmiotu przedsiębiorstwa, § 12 w odniesieniu do liczby i składu rady nadzorczej, § 14 w odniesieniu do oznaczenia osób, uprawnionych do przewodniczenia naradom rady nadzorczej, § 15 w odniesieniu do składu zarządu, § 17 w odniesieniu do liczby członków zarządu niezbędnej do ważności uchwał zarządu oraz zniesienia ograniczenia zarządu w sprawie powołania prokurentów, oraz powiększono skład zarządu przez powołanie do niego Edwarda Kikolskiego z Warszawy, Grójecka 45 i Adama Steinborna z Warszawy. Piusa 22

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A. pod Nr. 188 dnia 12 grudnia 1933 wpisano firmę: Dom Bankowy Dr. Józef Kugel i Ska, Spółka Komandytowa w Gdyni. Osobiście odpowiedzialnym wspólnikiem jest Dr. Józef Kugel z Gdyni. Spółka rozpoczyna działalność z dniem 1 stycznia 1934 r. Do spółki wstąpił jeden komandytarjusz.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A. pod Nr. 189 dnia 20 grudnia 1933 wpisano firmę: Gdyński Przemysł Rybny Nordia-Hawe, Klein i Krakowski w Gdyni. Wspólnikami firmy są: Emanuel Klein, kupiec w Bielsku i Adolf Krakowski, kupiec w Gdyni. Jawna spółka handlowa. Spółka rozpoczęła swe czynności 5 października 1933 r.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A. pod Nr. 190 dnia 22 grudnia 1933 wpisano firmę: Polsko-Skandynawski Import Śledzi, Gerstel i S-ka, Spółka Komandytowa w Gdyni. Właścicielami firmy są: Cyna Hirschberg i Leon Gerstel, obaj kupcy z Gdyni. Spółka rozpoczyna swą działalność z dniem wpisu do rejestru handlowego. Do zastępstwa spółki są wyłącznie upoważnieni kolektywnie wspólnicy Cyna Hirschberg i Leon Gerstel.

Do spółki wstąpiło dwóch komandytarjuszy.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział A. pod Nr. 187 dnia 27 listopada 1933 wpisano firmę: „Ocean". Przetwórnia oraz Handel Ryb i Śledzi — A. Majerczyk i S-ka w Gdyni. Wspólnikami firmy są: Abraham Samuel Majerczyk, Mejłach, Mandelbaum, kupiec w Gdyni i Abram Szeskin, kupiec w Gdyni. Jawna spółka handlowa. Spółka rozpoczęła swe czynności 1 listopada 1933. Do zastępstwa spółki są upoważnieni wszyscy wspólnicy łącznie.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 256 dnia 7 października 1933 wpisano firmę: Mechaniczna Cegielnia B. Nowacki i Sp., Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni. Przedmiotem spółki jest produkcja cegły. Kapitał zakładowy spółki wynosi 20.000 zł. Kierownikiem spółki jest Bolesław Nowacki, przemysłowiec z Gdyni. Prokury udzielono Kazimierzowi Pawlikowskiemu, bankowcowi z Warszawy. Umowę spółkową zawarto dnia 14 lutego 1928. Do podpisywania pism, względnie aktów publicznych w imieniu spółki jest upoważniony tak kierownik jak i prokurent, a to każdy z osobna.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym oddział B. pod Nr. 213 przy firmie J. Isler & Cie, Spółka z ograniczoną poręką w Gdyni, dnia 9 grudnia 1933 dopisano:

Uchwałą Walnego Zebrania wspólników z dnia 13 listopada 1933 zmieniono § 8 umowy spółkowej, iż dalszymi kierownikami spółki ustanowiono Wilhelma Weissa, kupca w Gdyni, oraz Ozjasza Oskara Islera, kupca w Gdyni. Do zastępowania spółki uprawnieni są: Dr. Jakób Isler łącznie z jednym z pozostałych kierowników, a Wilhelm Weiss łącznie z Ozjaszem Oskarem Islerem.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze handlowym wpisano dzisiaj pod liczbą 152 co następuje:

Stanisław Słomowicz, Kaczory, właścicielka Anna Słomowicz. Stanisławowi Słomowiczowi, kupcowi w Kaczorach udzielono prokury.

Chodzież, dnia 2 stycznia 1934 r.

Sąd Grodzki.

W tutejszym rejestrze handlowym, oddział B. pod Nr. 255 dnia 4 października 1933 wpisano firmę: Aukcje Owocowe w Gdyni, Spółka z ograniczoną poręką. Siedzibą spółki jest Gdynia. Przedmiotem spółki jest:

1) prowadzenie handlu hurtowego owocami świeżemi i suszonemi, warzywami i innemi pokrewnemi artykułami kolonjalnemi, jakoteż eksploatacja składów portowych;

2) prowadzenie przedsiębiorstwa aukcyjnego dla tych samych pod 1) wymienionych towarów;

3) prowadzenie przetwórstwa tychże towarów;

4) zorganizowanie najpóźniej do dnia 31 grudnia 1933 pod tą samą firmą „Aukcje Owocowe w Gdyni", spółki akcyjnej o kapitale akcyjnym 1.000.000 złotych, względnie przygotowanie podwyższenia kapitału zakładowego niniejszej spółki z ograniczoną poręką do tej samej sumy. Kapitał zakładowy spółki wynosi 100 000 złotych. Kierownikami spółki są: Ignacy Gerner, kupiec z Krakowa, Szymon Goldfarb, kupiec z Warszawy, Jakób Kohn, kupiec ze Lwowa, Dawid Lanter, kupiec ze Lwowa i Abraham Urbach, kupiec z Katowic.

Umowę spółkową zawarto 27 września 1933. Spółkę zastępują i za spółkę podpisują dwaj kierownicy łącznie. Organem spółki jest „Monitor Polski".

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich pod Nr. 93 dnia 29 września 1933 wpisano kuter żaglowo-motorowy „Starnia" o międzynarodowym sygnale odróżniającym P. B. K. N. Wymiary statku są następujące: długość — 15,39 m. największa szerokość — 4,84 m, głębokość — 2,00 m. pojemność brutto — 28,52 tonn rejestrowych, pojemność netto 8,33 tonn rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1929 w Rönne Borholm. Właścicielem statku jest Morski Instytut Rybacki. Stowarzyszenie zapisane w Warszawie. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich pod Nr. 92 dnia 29 września 1933 wpisano kuter żaglowo-motorowy pod nazwą „Ewa" o międzynarodowym sygnale odróżniającym P. B. K. M. Wymiary statku są następujące: długość — 16.32 m., największa szerokość — 5,15 m., głębokość — 1,91 m, pojemność brutto — 28.88 tonn rejestrowych, pojemność netto — 9,87 tonn rejestrowych. Statek został zbudowany w roku 1929 w Fredertkssund. Właścicielem statku jest Morski Instytut Rybacki. Stowarzyszenie zapisane w Warszawie. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni.

W tutejszym rejestrze statków handlowych morskich pod Nr. 94 dnia 22 listopada 1933 wpisano kuter motorowy rybacki pod nazwą „Gdy 55". Wymiary kutra są następujące: długość — 14,4 m, największa szerokość — 4,61 m, głębokość 1,42 m, pojemność brutto — 17,95 tonn rejestrowych, pojemność netto — 7,88 tonn rejestrowych. Kuter został zbudowany w roku 1931 w Gdyni przez Franciszka Letkiego. Właścicielami kutra są: rybak Edward i Agnieszka z domu Janulewicz małżonkowie Krüger, obywatele polscy, oboje z Gdyni. do idealnej połowy. Wszystkie warunki co do przynależności państwowej właściciela zostały wypełnione.

Sąd Grodzki w Gdyni.

UWAGA!

Niniejszem zawiadamiamy firmy przechowujące towary w Chłodni Portowej w Gdyni, że w dniu 5 lutego r. b. miał miejsce pożar w nowobudujących się piętrach chłodni, który do starego gmachu chłodni, gdzie są przechowywane towary, zasadniczo się nie przedostał.

Wobec tego, że towary przechowywane w chłodni są ubezpieczone w jednem z towarzystw ubezpieczeniowych od ognia i jego skutków, wzywamy przeto zainteresowane firmy do obejrzenia towarów złożonych u nas do ich dyspozycji, celem ewentualnego zgłoszenia pretensyj wobec odnośnego towarzystwa ubezpieczeniowego, mającego swój oddział także w Gdyni. Obejrzenie towarów i zgłoszenie ewentualnych pretensyj winno się odbyć najpóźniej do dnia 28 lutego r. b., zaś ewentualne reklamacje zgłoszone po tym terminie uwzględniane przez towarzystwo ubezpieczeniowe nie będą. Podając powyższe do wiadomości zainteresowanych firm, prosimy we własnym interesie tych firm o ścisłe zastosowanie się do niniejszego. Jednocześnie podajemy do wiadomości, że ani urządzenia techniczne, ani budynek starej chłodni od pożaru nie ucierpiały, wobec czego chłodnia począwszy od dnia 6 lutego pracuje zupełnie normalnie.

CHŁODNIA I SKŁADY PORTOWE W GDYNI
Spółka z ogr. por.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 4 12. II. 1934

IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH PRZEZ GDYNIĘ.

W ostatnich czasach dochodzą odgłosy opinji kupieckiej z branży importu śledzi, świadczące o możliwościach zahamowania tak dobrze w roku 1933 zapoczątkowanego importu śledzi solonych przez Gdynię. Obawy te stoją również w związku z niewiadomym jeszcze wynikiem toczących się rokowań z Niemcami o zaprzestanie wojny celnej.

Narzekania polskich importerów śledzi solonych przez Gdynię dotyczą:

Nadmiernych kosztów z tytułu opłat stemplowych i podatkowych, oraz związanych z dozorem celnym, opłatami brzegowemi, wysokich kosztów przewozu kolejowego, wysokich kosztów składowego w magazynach tranzytowych i chłodni, niewyjaśniona sytuacja polskich towarzystw połowu śledzi na Morzu Północnem (Mopol—Mewa.)

W stosunku do firm osiedlonych w Gdańsku, importowe firmy w Gdyni są w gorszem położeniu ze względu na opłaty stemplowe, których tam się nie opłaca. Tak np. przy transakcji kupna gotówkowego 10 tysięcy beczek à 100 zł, trzeba opłacić 2 promille faktury zagranicznej i tyle samo na rachunkach dla odbiorców krajowych co w sumie daje kwotę 5,060 zł. Przy kupnie kredytowem trzeba wypełnić weksle raz dostawcy zagranicznemu, a drugi raz odbiorcy w kraju, co razem wynosi 7.590 zł. Istnieje przeto możliwość przejawienia tendencji przeniesienia biur firm tutejszych do Gdańska, a korzystania w Gdyni tylko ze składów.

Na koszta dozoru celnego składają się opłaty na rzecz Hali i Chłodni Rybnej za zwrot wydatków (dwa tysiące złotych opłaca się kwartalnie dozór celny w godzinach normalnych.) Obciąża to jedną beczkę w sumie około 15 groszy. Godziny nadliczbowe liczą się od 17-tej, czyli w czasie kiedy jest ruch w magazynach b. ożywiony, a dodatkowe te koszta obciążają jedną beczkę też do 15 groszy.

Oprócz tego firmy muszą każdorazowo stemplować wszelkie wnioski do Urzędu Celnego po 5,50 zł od podania, płacąc również osobno za konwój w porcie z jednego magazynu do drugiego. Wydatki takie jako nieprzewidziane utrudniają normalną kalkulację.

Opłaty brzegowe wynoszą dla śledzi solonych jeden złoty od tony, czyli 18 groszy od beczki i są uważane jako za wysokie, zwłaszcza przy tranzycie.

Przewóz kolejowy przy ładunkach wagonowych wynosi dla odległości Warszawa—Wilno od 6 do 12 złotych od beczki. Jak to działa hamująco na rozwój importu przez Gdynię świadczy fakt zaopatrywania się Wilna w śledzie solone ze składów portów Łotwy, czy Estonji o czem decydują również koszta przewozu kolejowego.

Ruch zaś tranzytowy śledzi solonych przez Gdynię do Czechosłowacji czy Rumunji wzmógłby się znacznie w razie obniżenia odpowiednio taryfy kolejowej.

W zwykłych magazynach tranzytowych w porcie rybackim w Gdyni oprócz kosztów celnych o których była mowa, opłaca się miesięcznie 30 groszy od beczki 1/1, co uważane jest za zbyt wysokie obciążenie, zwłaszcza przy dłuższem składowaniu tanich gatunków śledzi norweskich i islandzkich.

Opłata w Chłodni Rybnej uzależniona jest od wysokich kosztów prądu elektrycznego i od niekorzystnych warunków eksploatacji maszyn chłodniczych, które mogłyby obsługiwać kilkakrotnie większe pomieszczenia składowe. Budowa specjalnej „Chłodni Śledziowej" obsługiwanej przez te same maszyny obniżyłaby znacznie koszta składowego.

Wysokie opłaty za składowanie śledzi solonych w magazynach zwykłych i w Chłodni Rybnej mogą spowodować przeniesienie się składowania do tanich magazynów i chłodni w Hamburgu, Szczecinie i Królewcu. Magazyny w tych portach niemieckich są niezapełnione i celem zdobycia ładunków obniżą i tak już niskie swe opłaty za składowanie. Te same obawy wypowiadają też sfery śledziowe w Gdańsku, ponieważ zaobserwowano zamawianie towaru przez polskich kupców via Hamburg, gdzie śledzie będą składowane, a do Gdyni przychodzić będą tylko celem przeładowania z okrętu na wagony.

Ostatnie zarządzenia w stosunku do Towarzystw Połowu Śledzi na Morzu Północnem, „Mopolu" i „Mewy", wnosi też zamieszanie na rynku śledziowym w Gdyni.

Zestawiając odgłosy firm zainteresowanych w sprawie importu śledzi solonych przez Gdynię, trzeba pamiętać, że import ten jest tą tak bardzo pożądaną drobnicą dla portu w Gdyni, drobnicą dającą wszechstronne korzyści jak:

Nawiązanie przez kupców polskich stosunków bezpośrednich z dostawcami zagraniczne-

mi i wyzwolenie się ze zbędnego poprzedniego pośrednictwa.

Dochody portu z zawijania statków z ładunkami śledzi.

Dochody kolei polskich tak z przesyłek krajowych, a zwłaszcza tranzytowych. Dochody firm importowych i spedycyjnych zatrudniających wielu pracowników fizycznych i umysłowych w związku z importem śledzi solonych. Dochody magazynów i chłodni i dalsza ich rozbudowa, co jest jednoznaczne z wykorzystaniem pełnem terenów portowych i uprzemysłowieniem Gdyni.

Z tych to wszystkich powodów zagadnienia pobieżnie tu tylko naszkicowane są bardzo aktualne i wymagają bliższego niemi zajęcia się.

KRONIKA

POŁOWY RYB MORSKICH W STYCZNIU 1934 R. Ogółem złowiono w styczniu 1.820,610 kg o wartości 314,714 zł. Jak wielki jest to postęp w stosunku do połowów za nie tak dawne lata poprzednie przekonać się można porównując ilość złowionych ryb w jednym tylko miesiącu styczniu 1934 z ilością połowów całorocznych.

I tak złowiono ogółem w latach: 1925 — 1.497.000 kg, 1926 — 1.812,000 kg, 1927 — 1.787,000 kg, czyli mniej w poszczególnych tych latach jak w jednym miesiącu 1934 roku.

Podział połowów w styczniu na poszczególne gatunki ryb przedstawiał się następująco (w nawiasach cena za 1 kg w złotych):

Najwięcej łowiono szprotów bo 1,671.600 kg (0.12 zł) śledzi 123,190 kg (0,40 zł), dorszy 10,470 kg (0.40 zł), łososi 7,020 kg (7 zł), mały łosoś (mielnica) — 920 kg (2,40 zł), troć — 360 kg (6 zł), flądry 2,830 kg (0,50 zł), skarp (turbot) — 120 kg (1,20 zł), węgorze 2.950 kg (1,30 zł), kwapy 60 kg (0,60 zł), sieja 80 kg (1,60 zł), szczupaki 980 kg (1,60 zł), okonie 30 kg (0,80 zł).

Poszczególne ośrodki rybackie na wybrzeżu łowiły: Hel: 1,032,600 kg ryb o wartości 190,041 zł., Gdynia: 537,590 kg, — 75.536 zł. Miejscowości półwyspu od Jastarni do Wielkiej Wsi — 230,870 kg o wartości 37,988 zł. Od Chłapowa do granicy niemieckiej — 2,640 kg 1 179 zł., miejscowości nad Zatoką Pucką od Pucka do Obłuża — 16.910 kg — 9.970 zł.

Sprzedaż ryb złowionych w styczniu wykazała dalsze uniezależnianie się zbytu od odbiorców w Gdańsku, którzy zakupili zaledwie 7 procent połowu bo 114.320 kg o wartości 41,084 zł. Wędzarnie na wybrzeżu przerobiły 60% połowów czyli 1.078,590 kg — 138,689 zł., resztę sprzedano na rynku miejscowym 627,700 kg — 134,941 zł.

Tak więc pierwszy miesiąc w rybołóstwie morskiem przeszedł pod znakiem dobrych połowów i zupełnego pokrycia zapotrzebowania krajowego.

FABRYKI KONSERW WEWNĄTRZ KRAJU produkujące szproty w oliwie zakupują wędzone szproty w wędzarniach na terenie W. M. Gdańska i tylko nieznaczne ilości zamawiają w wędzarniach polskich na wybrzeżu.

Roczna produkcja tych fabryk (19 fabryk) wynosi 5.047.300 puszek po pół kilograma, czyli jest to już bardzo poważny odbiorca poławianych u nas szprotów, a szkodliwa dla naszego przemysłu rybnego polityka polskich fabryk konserw należących do Związku Polskiego Przemysłu Konserwowego uledz powinna zmianie, zwłaszcza, że fabryki te korzystają z szeregu ulg w zakresie oliwy, puszek konserwowych itp.

PORT RYBACKI W GDYNI W MIESIĄCU STYCZNIU 1934 ROKU. Pierwszy miesiąc w tym roku wykazał ciągły rozwój i aktywność portu rybackiego w Gdyni, gdzie życie handlowo-przemysłowe skupia się przy Hali i Chłodni Rybnej, przy Magazynach Tranzytowych dla śledzi solonych oraz przy nowopowstałych wędzarniach.

W tym miesiącu nasi rybacy tylko dwadzieścia dni łowili szproty, a jedenaście dni odpada na soboty, niedziele i dnie burzliwej pogody, kiedyto rybacy nie wyjeżdżali na połowy. W tych 20 dniach dowieziono do portu rybackiego 556,450 kg szprotów czyli przeciętnie dziennie 28 ton przywoziło 18 kutrów.

Cena na szproty uległa tylko nieznacznym wahaniom i wynosiła przeciętnie 12 zł. za sto kilo, czyli była trzykrotnie wyższą od cen w roku poprzednim, co świadczy o podniesieniu się dochodowości połowów naszych rybaków, spowodowane rozwojem przemysłu rybnego (wędzarń) na terenie portu rybackiego.

Przywóz ryb z zagranicy wyniósł ogółem 3.577 ton ryb przywiezionych na 19 statkach. I tak siedem statków przywiozło z Holandji 1.584 ton śledzi solonych w beczkach z polskich połowów na Morzu Północnem (z tego 34 statki Żeglugi Polskiej, jeden frachtowany niemiecki dwa holenderskie). Śledzi solonych importowanych przywiozło siedem statków w ilości 1.149 ton. (Z tego dwa statki z Anglji. z Norwegji, jeden z Danji).

Śledzi zamrożonych i świeżych przywieziono 794 ton na pięciu statkach z Norwegji, mające oprócz tego 50 ton różnych towarów (mączki rybnej, konserw, tranu)

Widzimy, że w dowozie okrętowym z zagranicy przeważają śledzie solone z polskich połowów na Morzu Północnem i w styczniu uruchomiono dwa nowe magazyny w porcie rybackim o powierzchni 1.500 m².

Śledzie solone importowane złożono w dwu Magazynach Tranzytowych o powierzchni 3.500 m² oraz na placu i w hali licytacyjnej co daje dalsze 1,500 m². Wobec przepełnienia tych magazynów odczuwa się dotkliwy brak dalszych magazynów, które na podstawie dotychczasowych wyników eksploatacji są magazynami rentownemi.

Śledzie zamrożone i świeże korzystają z Chłodni Rybnej bez czego nie możnaby myśleć o prowadzeniu importu tych ryb.

Z portu rybackiego wysłano w styczniu ogółem 270 wagonów, z czego tranzytem do Czechosłowacji (śledzie świeże w lodzie i zamrożone) i do Rumunji (śledzie solone) wyszło 20 wagonów, do Gdańska śledzi solonych 16 wagonów, do kraju 234 wagonów.

Jeżeli chodzi o podział wagonów wedle towaru to na śledzie solone w beczkach przypada 170 wagonów (64 wagony polskie połowy, 106 wagonów śledzie importowane) Na śledzie świeże w lodzie i zamrożone wypada 68 wagonów z czego 12 tranzytowych do Czechosłowacji. Na szproty z połowów polskich zużyto 30 wagonów z czego 14 wagonów świeże szproty w lodzie a 16 wagonów na szproty uwędzone.

Oprócz tego był dość silny ruch transportowy samochodami i końmi zwłaszcza przy szprotach.

Tak więc port rybacki jest jednym z najbardziej ożywionych punktów portu w Gdyni, dających wyraz pomyślnego rozwoju tej dziedziny gospodarczej.

RUCH W PORCIE RYBACKIM W GDYNI nie traci nic na swem sezonowem ożywieniu. W czasie od 30-go stycznia do 7 lutego przybyło do portu sześć statków ze śledziami solonemi, świeżemi i mrożonemi. Odeszło z portu rybackiego siedemdziesiątdziewięć wagonów, z czego 10 tranzytem, 24 z rybami świeżemi i wędzonemi z polskich połowów, a 45 ze śledziami solonemi.

DOWÓZ SZPROTÓW DO PORTU RYBACKIEGO W GDYNI utrzymuje się na poziomie około 50 ton dziennie, za wyjątkiem soboty i niedzieli, w których to dniach rybacy nasi nie wyjeżdżają na połowy. W poniedziałek 5 lutego wyładowano przeszło 100 tysięcy kilo szprotów. Dzięki temu, że we wtorek i w środę (6 i 7 lutego) trwa burza i rybacy zaprzestali połowów, można było ten nadmiar szprotów sprzedać częściowo do wędzarń gdyńskich, częściowo do fabryk konserw wewnątrz kraju. Cena, która w poniedziałek z powodu nadmiaru szprotów spadła do 11,— zł. za sto kilo. podniosła się w środę znowu na poprzedni poziom 13,20 zł. za sto kilo.

POLSKIE WĘDZARNIE NA WYBRZEŻU NIE MOGĄ KONKUROWAĆ Z WĘDZARNIAMI GDAŃSKA przedewszystkiem z powodu płacenia wyższych cen za świeże szproty. Pozatem polskie wędzarnie nie korzystają z taniej soli przemysłowej, oraz szeregu ulg podatkowych, które posiadają wędzarnie pracujące na terenie W. M. Gdańska. Należy sądzić, że Polskie Zjedn. Rybaków Morskich w Gdyni, które ustala ceny na szproty świeże, zastosuje swą politykę do wymagań życiowych i obniży cenę szprotów do poziomu cen płaconych w Gdańsku.

ŚLEDZIE SOLONE Z POLSKICH POŁOWÓW NA MORZU PÓŁNOCNEM przywiozły statki Żeglugi Polskiej do portu rybackiego w Gdyni. Dnia 30 stycznia statek Sudsee (frachtowany statek niemiecki przez Żeglugę Polską w miejsce unieruchomionych polskich statków) beczek 1,631/1 oraz 811/2. Dnia 31 stycznia statek Chorzów 990/1 i 644/2.

ŚLEDZIE SOLONE IMPORTOWANE wyładowały w magazynach tranzytowych portu rybackiego w Gdyni: Statek Aage dnia 30 stycznia 372/1 oraz 252/2 śledzi Islandzkich z Kopenhagi. Statek Kivig złożył 1.913/1 beczek śledzi islandzkich z Islandji.

PIERWSZY TRANSPORT W R. B. ŚLEDZI ŚWIEŻYCH W LODZIE ZE SZWECJI przywiózł do chłodni rybnej kuter rybacki z Göteborga w ilości 700 skrzyń a 50 kg netto. Należy podkreślić, że import tych małych śledzików nie jest wprowadzony do Polski (16 sztuk na kilo) i ta próbna przesyłka doszła do skutku dzięki brakowi świeżych śledzi norweskich, których wysoka cena uniemożliwia zakup tych ryb. W ubiegłym tygodniu kupcy w Gdańsku sprowadzili również kilkaset skrzyń śledzików ze Szwecji, jednak na towar ten nie znaleziono nabywców.

Przywóz próbnego transportu śledzi świeżych w lodzie ze Szwecji świadczy o dużej ruchliwości polskich firm na terenie portu rybackiego w Gdyni.

IMPORT ŚLEDZI ZAMROŻONYCH Z NORWEGJI MIMO PEŁNEGO SEZONU przeżywa zastój wobec braku dostatecznych połowów. Ostatnio tylko jeden statek Jaederen w dniu 5 lutego wyładował w Chłodni Rybnej 620 skrzyń śledzi zamrożonych. Tak więc na okres postu zapowiada się zwyżka tych śledzi.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
Śląsk	—	—	14. 2.	—	17. 2.
Poseidon	13. 2.	17. 2.	21. 2.	—	24 2
Cieszyn	20. 2.	24. 2.	28. 2.	—	3. 3

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 12./13. 2.
s/s Tiber — z Gdyni 26./27. 2.
s/s Skjöld — z Gdyni 12./13. 3.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Minos	12. 2	17. 2.	14. 2.
Irene	19. 2.	24. 2.	21. 2.
Minos	26. 2.	3. 3.	28. 2.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 14. 2. — z Gdańska 17. 2
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 21. 2. — z Gdańska 24. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterranean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni 13. 2.
s/s Ingeborg — z Gdyni 27. 2.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 13. 2. — z Gdańska 15. 2.
s/s Erna — z Gdyni 27. 2. — z Gdańska 1. 3.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 16. 2. — z Gdańska 15. 2.
s/s Santa Cruz — z Gdyni 23. 2. — z Gdańska 22. 2.
s/s Akershus — z Gdyni 2. 3. — z Gdańska 1. 3.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdyni 12. 2. — z Gdańska 10. 2.
s/s Luna — z Gdyni 17. 2. — z Gdańska 17. 2. (tylko do Bergen).
s/s Ursa — z Gdyni 26. 2. — z Gdańska 24. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.
Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 13. 2.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 6. 2. — z Gdańska 8. 2.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 13. 2.

Do Królewca (Königsberg) — Libawy (Libau)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni 12. 2. — z Gdańska 10. 2.
m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni 19. 2. — z Gdańska 17. 2.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Minos — z Gdańska 14. 2.
s/s Irene — z Gdańska 24. 2.
s/s Minos — z Gdańska 3. 3.

Do Hamburga (Hamburg)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Little Evy — z Gdyni 13. 2.
s/s Little Evy — z Gdyni 23. 2.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s	Odjazdy — Sailings Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Birgit	—	—	13. 2.
Kaete	13. 2.	17. 2.	20. 2.
Samland	17. 2.	20. 2.	24. 2.
Hermann	20. 2.	24. 2.	27. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.
Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterranean Ports and Elbe Ports.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 13. 2 — z Gdańska 16. 2.
s/s Śląsk — z Gdyni 20. 2. — z Gdańska 23. 2.
s/s Chorzów — z Gdyni 27. 2. — z Gdańska 2. 3.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Antwerpja czwartki i soboty	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Niobe		—	12. 2.	14. 2.
Vulcan		—	15. 2.	17. 2.
Butt	10. 2.	13. 2.	19. 2.	21. 2.
Fortuna		17. 2.	22. 2.	24. 2.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Tczew	13. 2.	16. 2	23. 2.
Śląsk	20. 2.	23. 2.	28. 2.
Tczew	27. 2.	2. 3.	9. 3.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 19. 2. — z Gdańska 21. 2.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Nereus — z Gdyni 12. 2. — z Gdańska 14. 2.
s/s Merope — z Gdyni 19. 2. — z Gdańska 21. 2.
s/s Theseus — z Gdyni 26. 2. — z Gdańska 28. 2.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Premjer — z Gdańska 13. 2. — z Gdyni 15. 2.
s/s Premjer — z Gdańska 27. 2. — z Gdyni 1. 3.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 20. 2. — z Gdyni 22. 2.
s/s Baltonia — z Gdańska 6. 3. — z Gdyni 8. 3.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 14. 2. — z Gdyni 15. 2.
s/s Lwów — z Gdańska 21. 2. — z Gdyni 22. 2.
s/s Lublin — z Gdańska 28. 2. — z Gdyni 1. 3.

Do Leith

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Majorca — z Gdyni 17. 2.
s/s Minorca — z Gdyni 24. 2.
s/s Helmond — z Gdyni 3. 3.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 13. 2. — z Gdańska 16. 2.
s/s Tiber — z Gdyni 27. 2. — z Gdańska 2. 3.
s/s Skjöld — z Gdyni 13 3. — z Gdańska 16. 3.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Halfdan — z Gdyni 17/18. 2.
s/s Charkow — z Gdyni 17/18. 3.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iberia — z Gdyni i Gdańska 15/20. 2.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Dorrit — z Gdyni 26. 2.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Melilla — z Gdyni 12. 2 — z Gdańska 8. 2.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapel — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iberia — z Gdyni 17/20. 2. — z Gdańska 17/20. 2.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Erland — z Gdyni 18. 2. — z Gdańska 20. 2.
m/s Vikingland — z Gdyni 26. 2. — z Gdańska 27. 2.
Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanpenn — z Gdyni 17. 2.
s/s Scanstates — z Gdyni 28. 2.
s/s Cliffwood — z Gdyni 5. 3.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Aemryka

s/s Pułaski — z Gdyni 8. 3.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Pedro Christofersen — z Gdyni 21. 2.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Aura — z Gdańska 23. 2.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Atreus — z Gdyni 17. 2.
s/s City of Eastbourne — 10. 3.

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mossel Bay — Durban — East London — Laurenco Marqués

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Hammeren — z Gdyni 17. 2.

Cape Town, Fremantle, Adelaide, Melbourne, Sydney, Brisbane.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Triton — z Gdyni 7. 3.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia „	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
		s/s Scanstates 17. 2.
s/s Scanyork 17. 2.	13. 2.	s/s Scanyork 3. 3.
s/s Scanmail 2. 3.	28. 2.	16. 3.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko 24. 2.	s/s Kościuszko 8. 3

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Kościuszko 26. 2.	s/s Kościuszko 8. 3.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Poseidon	13. 2.	17. 2.	21. 2.	—	24. 2.
s/s Cieszyn	20. 2.	24. 2.	28. 2.	—	3. 3.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
s/s Kaste	13. 2.	17. 2.	20. 2.
s/s Samland	17. 2.	20. 2.	24. 2.
s/s Hermann	20. 2.	24. 2.	27. 2.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Cieszyn 17. 2.
z Rotterdamu — s/s Chorzów 24. 2.
z Rotterdamu — s/s Śląsk 3. 3.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Antwerp	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Vulcan		10. 2.	15. 2.	17. 2.
Butt	10. 2.	13. 2.	19. 2.	21. 2.
Fortuna		17. 2.	22. 2.	24. 2.
Egeria		20. 2.	26. 2.	28. 2.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Cieszyn 14. 2.
z Antwerpji — s/s Śląsk 28. 2.
z Antwerpji — s/s Tczew 23. 2.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Irene	15. 2.	19. 2.	21. 2.	24. 2.
Minos	22. 2.	26. 2.	28. 2.	3. 3.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Premjer			13. 2.
s/s Premjer	22. 2.	25. 2.	27. 2.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	13. 2.	19. 2.	20. 2.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lwów	13. 2.	18. 2.	21. 2.
s/s Lublin	22. 2.	28. 2.	28. 2.
s/s Lwów	1. 3.	4. 3.	7. 3.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi z Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Przyjazd Gdańsk/Gdynia
m/s Tortugas					17. 2.
m/s Rydboholm			20. 1.		2. 3.
s/s Tugela	20. 1.	29. 1.	3. 2.		10. 3.
m/s Stureholm		17. 1.	30. 1.		8. 3.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania kawy

	Termin wyjścia z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Przyjazd Gdynia	Gdańsk
par. Bore IX				14. 2.	16. 2.
par. Navigator	26. 1.	22. 1.	25. 1.	24. 2.	26. 2.
par. Bore VIII	12. 2.	14. 2.	16. 2.	15. 3.	17. 3.

Lewant — Gdynia/Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

m/s	Termin wyjścia Pireus	Istanbul	Izmir	Beurouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk
Vikingland	12. 1.	17. 1.	—	20. 1.	25. 1.	—	1. 2.	18. 2.
Blaland	26. 1.	28. 1.	2. 2.	2. 2.	—	12. 2.	—	4. 3.
Hemland	31. 1.	3. 2.	—	8. 2.	12. 2.	—	22. 2.	13. 3.
Nordland	14. 2.	16. 2.	—	19. 2.	25. 2.	5. 3.	—	24. 3.
Gotland	27. 2.	—	4. 3.	—	8. 3.	15. 3.	—	4. 4.

Morze Śródziemne — Marsylja, Zachod. Włochy, Bari, Sycylja

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Termin wyjścia Marsylia	Genua	Livorno	Syrakuzy	Catania	Messina	Palermo	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk
par. Calabria	—	10. 2.	—	—	16. 2.	17. 2.	20. 2.	10. 3.

Japonja — Filipiny — Chiny — Półn. Malakka — Gdynia

Polska Agencja Morska (PAM.)

s/s Perseus — odjazd z Singapore 1. 2. — przyjazd do Gdyni 13. 3.
s/s Saperdon — odjazd z Singapore 21. 2. — przyjazd do Gdyni 4. 4.